

## **Onderzoek besparingen Leerlingenvervoer**

April 2011  
Afdeling Samenleving



## Inhoud

<b><u>Inleiding en leeswijzer</u></b> .....	<b>4</b>
<b><u>1 Het leerlingenvervoer in Krimpen aan den IJssel; de context</u></b> .....	<b>5</b>
<u>1.1 Inleiding</u> .....	5
<u>1.2 De scholen</u> .....	5
<u>1.3 Voorwaarden voor het gebruik van leerlingenvervoer</u> .....	6
<u>1.4 Doelgroep</u> .....	7
<u>1.5 Vervoerder</u> .....	8
<u>1.6 Kosten</u> .....	8
<u>1.7 Mogelijkheden tot beheersing van de uitgaven</u> .....	10
<b><u>2 Onderzoek naar mogelijke bezuinigingen in het Leerlingenvervoer</u></b> .....	<b>11</b>
<u>2.1 Kritische analyse van ritindeling en ingezette voertuigen</u> .....	11
<u>2.2 Inzet touringcar naar Barendrecht met opstapplaatsen</u> .....	13
<u>2.3 De kilometergrens in de verordening optrekken naar 6 kilometer</u> .....	16
<u>2.4 Stoppen met het vervoer naar een Medisch Kinderdagverblijf</u> .....	20
<u>2.5 Invoeren van een onderzoek door een onafhankelijke instantie bij aanvragen voor aangepast vervoer</u> .....	22
<u>2.6 Stopzetten van het (aangepast) vervoer naar Accent praktijkonderwijs in Capelle aan den IJssel en Gouda</u> .....	26
<u>2.7 OV maatje project</u> .....	28
<u>2.8 Opheffen principe 1<sup>o</sup> gehaald is tevens eerste thuisgebracht</u> .....	30
<u>2.9 Invoeren van een eigen bijdrage van de ouders voor vervoer over meer dan 20 kilometer</u> .....	32
<u>2.10 Eén centrale opstapplaats</u> .....	34
<u>2.11 Algemene opmerkingen van de cliëntenraad</u> .....	37
<u>2.12 Overzicht onderzochte besparingen</u> .....	38
<b><u>3 Eindconclusie en voorstel aan de raad</u></b> .....	<b>39</b>
<b><u>Bijlage I Schooltypen</u></b> .....	<b>42</b>
<b><u>Bijlage II Wetteksten</u></b> .....	<b>44</b>

## **Inleiding en leeswijzer**

De lokale overheid krijgt, als bekend, de komende jaren te maken met de gevolgen van de economische crisis en ziet zich genoodzaakt fors te bezuinigen op allerlei gebieden waaronder het leerlingenvervoer.

In de kadernota is besloten in 2011 te komen tot een bezuiniging van € 30.000 die oploopt naar € 100.000 in 2012 en vanaf 2013 € 150.000 zal bedragen. Tevens is voorgesteld dit projectmatig aan te pakken.

De afdeling Samenleving heeft als opdracht te onderzoeken op welke manier bezuinigd kan worden op het leerlingenvervoer en te komen tot een voorstel daarvoor. Daarbij is als uitgangspunt genomen dat niet afgedaan zal worden aan de kwaliteit van het leerlingenvervoer. Dit document beschrijft de uitkomsten van het onderzoek.

Het onderzoek heeft zich eerst gericht op het identificeren van een aantal mogelijkheden tot besparing. Aangezien alle gemeenten de afgelopen jaren te maken hebben met een stijging van de kosten van het leerlingenvervoer is daarbij onder andere gekeken naar de bezuinigingsvoorstellen van andere gemeenten.

Vervolgens zijn de mogelijkheden verder onderzocht. Steeds is gekeken naar een aantal factoren; de huidige situatie, de mogelijkheid om daarin te besparen, de hoogte van de besparing, om welke doelgroep binnen het leerlingenvervoer het dan zou gaan en welke kanttekeningen daarbij te maken zijn. Er is een reactie gevraagd aan de cliëntenraad op de mogelijkheden voor bezuiniging, deze reactie is opgenomen als apart onderdeel bij de onderzochte mogelijkheden.

Het document is opgesplitst in 3 delen.

In het eerste deel is een beschrijving gegeven van de context; de wet- en regelgeving, de brede doelgroep, de vervoerder en de kosten.

In het tweede deel wordt een beschrijving gegeven van de verschillende onderzoeken naar besparingen. Het tweede deel wordt afgesloten met een beknopt overzicht van de verschillende onderzochte mogelijkheden.

In het derde deel vindt u de conclusie en de voorstellen.

# 1 Het leerlingenvervoer in Krimpen aan den IJssel; de context.

## 1.1 Inleiding

Niet alle leerlingen kunnen terecht op een school in de buurt. Een aantal leerlingen bezoekt vanwege hun beperking een speciale school die wat verder weg ligt. Andere kinderen bezoeken een school die verder weg ligt vanwege een specifieke geloofsovertuiging. Vaak gaat het om een combinatie. In alle gevallen moeten de leerlingen langer reizen om de school te kunnen bezoeken.

Het leerlingenvervoer is bedoeld om de toegankelijkheid van het onderwijs te waarborgen.

De gemeente is verantwoordelijk voor het beleid en de uitvoering van het leerlingenvervoer.

Het recht op leerlingenvervoer is vastgelegd in 3 onderwijswetten: de Wet op het primair onderwijs (WPO), de Wet op het voortgezet onderwijs (WVO) en de Wet op de expertisecentra (WEC; dit betreft het speciaal onderwijs). De regelgeving voor leerlingenvervoer kan verschillen per schoolsoort. In de artikelen 4 van de onderwijswetten WPO, WVO en WEC worden de verantwoordelijkheden van de gemeenten voor het leerlingenvervoer geregeld. De gemeenteraad dient een nadere regeling vast te stellen voor het leerlingenvervoer in een verordening. Het college is belast met de uitvoering van deze regeling. Het betreft een open einde regeling.

Het recht op leerlingenvervoer is gekoppeld aan het volgen van onderwijs.

Gemeenten hebben de (wettelijke) zorgplicht 'passend vervoer' aan te bieden. Uitgangspunt van de regeling is een vergoeding op basis van de kosten van het openbaar vervoer, indien nodig met begeleiding. Ook kan een fietsvergoeding worden verstrekt. Onder bepaalde voorwaarden kunnen ouders voor hun kind aanspraak maken op aangepast vervoer, in taxi's of taxibusjes. Hiertoe sluiten gemeenten contracten met een vervoerder. In de meeste gemeenten moet het vervoer worden aanbesteed.

## 1.2 De scholen<sup>1</sup>

De scholen die bezocht worden door leerlingen in het leerlingenvervoer zijn in drie categorieën in te delen:

- Scholen voor regulier bijzonder basisonderwijs:

Het bijzonder onderwijs is een onderwijsorganisatievorm in Nederland die door anderen dan de overheid bestuurd wordt. Vaak is dit een stichting of een vereniging. De leerlingen die deze scholen bezoeken doen dat vanwege een bepaalde levensbeschouwelijke, bijvoorbeeld godsdienstige, maatschappelijke of onderwijskundige, visie.

- Het speciaal basisonderwijs (SBO)

Het SBO betreft basisscholen voor kinderen met een betrekkelijk laag of laag intelligentieniveau en kinderen met een leerachterstand. In principe leren de kinderen langzamer maar zullen zij, bij het verlaten van het SBO, over het algemeen wel beschikken over dezelfde basiskennis als kinderen die een reguliere basisschool verlaten. Na het SBO gaan de leerlingen vaak naar het reguliere Voortgezet Onderwijs of een praktijkschool.

De cliëntenraad wijst er overigens op dat de SBO's ook kinderen opnemen die een indicatie hebben voor een clusterschool maar met behulp van een zogenaamd "rugzakje", in de vorm van een extra budget en/of begeleiding, een SBO kunnen bezoeken.

- Het (voortgezet) speciaal onderwijs

Het speciaal onderwijs is in Nederland de benaming voor onderwijs aan kinderen die, vanwege leer- of gedragsproblemen, lichamelijke, zintuiglijke of verstandelijke handicaps of door gedragsstoornissen, extra zorg op school nodig hebben. Leerlingen bezoeken deze scholen vanaf de basisschool leeftijd.

De scholen zijn ingedeeld in vier categorieën (clusters):

- *Cluster 1:* visueel gehandicapte kinderen of meervoudig gehandicapte kinderen met een visuele handicap.
- *Cluster 2:* dove of slechthorende kinderen, kinderen met ernstige spraakmoeilijkheden of meervoudig gehandicapte kinderen die één van deze handicaps hebben.

---

<sup>1</sup> Zie voor een uitgebreide beschrijving van de verschillende schooltypen bijlage I van dit document

- *Cluster 3:* lichamelijk gehandicapte kinderen, zeer moeilijk lerende kinderen (ZMLK) en langdurig zieke kinderen met een lichamelijke handicap, of meervoudig gehandicapte kinderen die één van deze handicaps hebben.
- *Cluster 4:* zeer moeilijk opvoedbare kinderen (Z.M.O.K.), langdurig zieke kinderen anders dan met een lichamelijke handicap, kinderen met psychiatrische problematiek en leerlingen van scholen met een pedologisch instituut.

Voor deze kinderen is er ook voortgezet speciaal onderwijs. Dit kan gevolgd worden tot de leeftijd van 20 jaar.

Leerlingen hebben niet zonder meer toegang tot deze scholen maar worden getoetst door een commissie.

### **1.3 Voorwaarden voor het gebruik van leerlingenvervoer**

Schoolgaande kinderen kunnen onder bepaalde voorwaarden gebruik maken van het leerlingenvervoer:

- Kilometergrens / afstandscriterium

Een van de voorwaarden om aanspraak te kunnen maken op leerlingenvervoer is dat de school minimaal een bepaalde afstand van de woning is gelegen, het zogenaamde afstandscriterium of kilometergrens. Gemeenten kunnen per schoolsoort een afstandscriterium hanteren met een maximum van 6 kilometer.

De gemeente Krimpen aan den IJssel hanteert in de huidige verordening een grens van 6 kilometer voor het regulier bijzonder basisonderwijs en 2 kilometer als het gaat om speciale scholen voor het basisonderwijs (SBO) en het (voortgezet) speciaal onderwijs ((V)SO).

Het afstandscriterium geldt niet voor leerlingen die, vanwege een lichamelijke, zintuigelijke of geestelijke handicap, niet, of niet zelfstandig, gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Zij kunnen in veel gevallen ook binnen de kilometergrens aanspraak maken op leerlingenvervoer.

De gemeente mag een drempelbedrag in rekening brengen bij de ouders van kinderen die gebruik maken van het vervoer naar een reguliere school voor het basisonderwijs of een SBO. Dit drempelbedrag is gelijk aan de kosten van het openbaar vervoer tot aan de kilometergrens.

Bij een kilometergrens van 2 kilometer is dat een abonnement van 1 ster (€ 281,- per schooljaar 2011-2012). Bij een kilometergrens van 6 kilometer is dat in het geval van Krimpen aan den IJssel een abonnement van 2 sterren (€ 461,50 per schooljaar 2011-2012). De drempelbedragen worden jaarlijks vastgesteld door de VNG.

Het wel of niet betalen van een drempelbedrag is afhankelijk van een bepaalde inkomensgrens. De inkomensgrens van de VNG ligt momenteel op € 23.400. Het staat de gemeente vrij om zelf een inkomensgrens te bepalen. De gemeente Krimpen aan den IJssel hanteert een drempelbedrag conform de richtlijnen van de VNG.

De gemeente mag géén drempelbedrag in rekening brengen voor leerlingen van het speciaal onderwijs. Ook voor leerlingen met een handicap die het reguliere onderwijs bezoeken en die niet of niet zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer wordt geen drempelbedrag in rekening gebracht.

- Leeftijdsgrens

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar modelverordening gesteld dat kinderen tot 9 jaar begeleiding nodig hebben in het openbaar vervoer. Gemeenten kunnen bepalen dat kinderen boven een bepaalde leeftijd (vaak is dat 9 jaar) in staat geacht worden zelfstandig te reizen. Ook onze gemeente heeft in de verordening een leeftijdsgrens van 9 jaar opgenomen voor het reguliere basisonderwijs en 11 jaar voor het SBO. Voor het (V)SO is geen leeftijdsgrens opgenomen.

- Openbaar vervoer als uitgangspunt

Het uitgangspunt voor het verzorgen van passend vervoer is dat elke leerling geacht wordt gebruik te maken van het openbaar vervoer, eventueel met begeleiding. Een handicap, maar ook het ontbreken van openbaar vervoer of een te lange reistijd, kunnen echter redenen zijn waarom iemand niet van het openbaar vervoer gebruik kan maken. Doorgaans geven scholen advies of een leerling al dan niet gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Steeds meer gemeenten gaan er echter toe over om

een externe instantie te laten beoordelen of de leerling in staat is om met het openbaar vervoer te reizen.

#### **1.4 Doelgroep**

Het gros van de 186 leerlingen binnen het leerlingenvervoer van de gemeente Krimpen aan den IJssel maakt gebruik van het aangepaste vervoer; een taxi, taxibusje, rolstoelbus of touringcar. Een kleine groep van 16 leerlingen krijgt een vergoeding voor het openbaar vervoer of de fiets.

De leerlingen in het aangepaste leerlingenvervoer worden naar 50 verschillende locaties vervoerd. Op 44 locaties wordt SO aangeboden en op 6 locaties gaat het om SBO.

De meeste leerlingen worden vervoerd naar Capelle aan den IJssel en Barendrecht.

In principe is het mogelijk dat ouders voor leerlingen uitsluitend op grond van hun geloofsovertuiging een basisschool kiezen die buiten de gemeente ligt, daarmee hebben zij recht op vervoer. Deze groep maakt tot nu toe geen deel uit van de groep leerlingen binnen het leerlingenvervoer in Krimpen aan den IJssel.

Er is wel een groep ouders die kiest voor een bepaalde SBO of SO school vanuit een bepaalde geloofsovertuiging.

Zoals ook blijkt uit de beschrijving van de scholen is het type leerlingen in het vervoer heel divers; van leerlingen die langzamer leren, tot leerlingen met ernstige gedragsproblemen, of verstandelijke beperkingen, of leerlingen met een lichamelijke of zintuiglijke beperking.

Afhankelijk van de beperking van het kind zijn de ouders in meer of mindere mate met hun kinderen door een heel proces gegaan. Het ontdekken van de beperking van hun kind, het realiseren wat dat betekent voor het kind en de ouders, het opzetten van de begeleiding en eventuele zorg en de realisatie dat dit kind altijd kwetsbaar zal zijn, trekt in een aantal gevallen een zware wissel op het gezin.

Het aangepast vervoer betekent in sommige gevallen ook een ontlasting van het gezin.

De maatschappelijke tendens dat beide ouders werken maakt het voor ouders moeilijker om zelf hun kind naar school te brengen. Dit is zeker het geval bij het leerlingenvervoer waar het vaker om een grotere reisafstand gaat. Wanneer de ouders ook nog (een) ander(e) kind(eren) uit het gezin naar een andere school moeten brengen is het vaak onmogelijk om dit te combineren. De gemeente kan aan dat probleem tegemoet komen door aangepast vervoer te regelen. Dat leidt echter al snel tot meerkosten. Bovendien is het doel van het leerlingenvervoer niet om problemen of knelpunten in de thuissituatie -zoals opvang- problemen in verband met het werk of ziekte van de ouders- op te lossen. Veel gemeenten nemen dit dan ook expliciet op in de informatie aan de ouders.

#### **1.5 Vervoerder**

Voor het aangepast leerlingenvervoer sluit de gemeente een contract met een vervoerder.

Aan de keuze van een vervoerder gaat een (Europese) aanbesteding vooraf.

In de laatste aanbesteding is de opdracht gegund aan Connexxion. Met Connexxion is een overeenkomst aangegaan voor een periode van 3 jaar, met de mogelijkheid om de overeenkomst met twee keer een jaar te verlengen. De afgesloten overeenkomst duurt van augustus 2010 tot en met juli 2013.

Bij de aanbesteding is gegund op prijs en kwaliteit van het vervoer; er is gegund op de zogenaamd economisch meest voordelige aanbieding.

Met ingang van de nieuwe overeenkomst is gekozen voor een andere manier van vergoeden. Er wordt niet, als voorheen, een bedrag per leerling vergoed maar een bedrag per beladen voertuig uur. De vergoeding sluit daardoor beter aan bij de werkelijke kosten omdat de aanbieders hun risico niet hoeven te verdisconteren in de prijs. De verwachting was dan ook dat dit een gunstig effect zou hebben op de prijs.

De 5 aanbieders boden prijzen die dicht bij elkaar lagen maar wel flink hoger dan het toen geldende contract. Doordat de prijzen zo dicht bij elkaar lagen kan geconcludeerd worden dat de prijzen markt conform waren. De prijzen waren echter ook zodanig dat het budget verhoogd diende te worden.

Overigens hebben meerdere gemeenten de ervaring dat de kosten van het leerlingenvervoer, na een aanbesteding in de laatste jaren, flink stegen ten opzichte van het contract van voor de aanbesteding.

## 1.6 Kosten

Gemeenten ontvangen van het rijk middelen voor het leerlingenvervoer in het Gemeentefonds. Binnen de toekenningssystematiek van het gemeentefonds spelen leerlingenaantallen echter nauwelijks een rol. Gemeenten worden de laatste jaren geconfronteerd met stijgende kosten voor het leerlingenvervoer, terwijl ze hiervoor geen compensatie in het gemeentefonds ontvangen.

In 2010 ontving de gemeente Krimpen aan den IJssel  $\pm$  € 180.000. Dit bedrag is niet geormerkt. Het bedrag dekt grofweg een kwart van de gemaakte kosten in 2010.

De kosten van het leerlingenvervoer van de gemeente Krimpen aan den IJssel zijn de afgelopen jaren fors toegenomen.

De kosten van het leerlingenvervoer worden beïnvloed door meerdere factoren:

- Het aantal leerlingen dat gebruik maakt van het leerlingenvervoer;
- De afstand naar de scholen;
- De spreiding van de scholen;
- De nabijheid en kwaliteit van het openbaar vervoer;
- De mate van integratie in het regulier onderwijs (leerlinggebonden financiering).

Een aantal maatschappelijke ontwikkelingen werkt kostenverhogend:

- De specialisatie van scholen waardoor leerlingen naar meer locaties reizen;
- De stijging van het aantal leerlingen in het SBO en het (V)SO;
- Het loslaten van vastgestelde schooltijden en vakanties met als gevolg dat het vervoer van leerlingen slecht gecombineerd kan worden en half gevulde busjes rijden tijdens de periode waarin de scholen vakantie hebben.<sup>2</sup>

Bovendien zijn daar nog:

- De gestegen brandstofprijzen;
- De hogere kwaliteitseisen aan zowel het materieel als de chauffeurs;
- De recente bepaling dat de gemeente BTW-plichtig is (6% tarief) voor wat betreft de kosten van het leerlingenvervoer.
- De aangekondigde beperkingen in de financiering voor extra begeleiding van kinderen met een indicatie zou, onder meer, kunnen betekenen dat reguliere scholen de leerlingen eerder doorverwijzen naar het SBO of (V)SO omdat de begeleiding van deze leerlingen te duur wordt. Dat kan vervolgens leiden tot een toename van het aantal ouders dat een beroep doet op het leerlingenvervoer.

Jaarlijks wordt de verhoging van de kosten waarmee de vervoerder zich geconfronteerd ziet vastgelegd in de Nea-index. De vergoeding aan de vervoerder wordt met dit percentage geïndexeerd.

In onderstaande figuur is de ontwikkeling van de kosten van het leerlingenvervoer in de afgelopen jaren weergegeven. Daarnaast zijn voor de hand liggende factoren die invloed hebben op deze kosten opgenomen.

Jaar	Aantal leerlingen	Aantal bestemmingen	Kosten (incl. BTW)	Nea index
2006	140	41	€ 315.055,00	2,4% op 1-1-2007
2007	147	42	€ 370.201,00	3,3% op 1-1-2008
2008	163	43	€ 485.633,00	5% op 1-1-2009
2009	175	50	€ 655.722,00	0,1% op 1-1-2010
2010	172	50	€ 762.836,00	3,2% op 1-1-2011

Kosten en volume leerlingenvervoer gemeente Krimpen aan den IJssel jaren 2005 tot en met 2010

<sup>2</sup> Een voorbeeld is de spreiding van de kerstvakantie tijdens huidig schooljaar. Normaliter was deze voor alle scholen gelijk. Dit jaar waren er scholen die de laatste 2 weken van 2010 dicht waren, scholen die alleen de week tussen kerst en oud- en nieuw dicht waren en scholen die de laatste week van 2010 en de eerste week van 2011 dicht waren.

Zoals te zien is de verhoging van de kosten niet direct toe te schrijven aan het aantal bestemmingen en het aantal leerlingen.

De kosten in 2006 en 2007 zijn opvallend lager. Dat is gedeeltelijk te verklaren doordat het leerlingenvervoer in samenwerking met de gemeente Capelle aan den IJssel was aanbesteed waarbij gegund werd op basis van de laagste prijs. Helaas bleek de aanbieder niet in staat het vervoer blijvend voor deze prijs te kunnen aanbieden. Per juni 2007 gaf de vervoerder aan niet meer aan haar contractuele verplichtingen te kunnen voldoen. Het leerlingenvervoer is vervolgens uitgevoerd door de firma Stoppelenburg die als 2<sup>e</sup> was geëindigd in de aanbesteding. Stoppelenburg offereerde in de aanbesteding een hogere prijs. Deze hogere prijs is mede de oorzaak van de verhoging van de kosten in 2007 en 2008.

In 2008 is de keuze gemaakt niet opnieuw aan te besteden per september maar gebruik te maken van de optie tot verlenging. De firma Stoppelenburg gaf aan dat zij, vanwege de aanvullende kwaliteitseisen, een toename van het aantal leerlingen, de invoering van vrije schooltijden, het vervallen van de leeftijds (boven)grens van 18 jaar en de noodzaak voor begeleiding, niet in staat was om voor dezelfde prijs het vervoer aan te bieden. Dit veroorzaakte mede de verhoging van de kosten in 2008 en 2009. Onder 1.4 is al beschreven dat de kosten na de laatste Europese aanbesteding weer stegen wat leidde tot een verhoging van de kosten in 2010. In de aanbestedingsprocedure bleek tevens dat de prijzen marktconform zijn.

### **1.7 Mogelijkheden tot beheersing van de uitgaven**

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat de huidige prijzen voor het leerlingenvervoer met de huidige kwaliteit marktconform zijn. De verhoging van de kosten wordt bepaald door een aantal factoren die niet direct te beïnvloeden zijn. Bovendien bestaat de wens om niet af te doen aan de kwaliteit van het vervoer.

Bezuinigingen dienen daarom vooral gezocht te worden in het beperken van de toegang tot het vervoer en een nauwkeurige bewaking van de efficiëntie van ritindeling, routes en de inzet van de verschillende typen voertuigen.

Dat is een tendens die ook waarneembaar is in de gemeenten om ons heen; het verhogen van de kilometergrens en een onafhankelijk medisch onderzoek zijn de meest voorkomende ingrepen om de kosten van het leerlingenvervoer in de hand te houden.

De afgelopen maanden zijn een aantal mogelijkheden onderzocht. De navolgende pagina's geven de resultaten weer. De cliëntenraad leerlingenvervoer heeft op deze mogelijkheden gereageerd, deze reactie is in dit document opgenomen.

## 2 Onderzoek naar mogelijke bezuinigingen in het Leerlingenvervoer

### 2.1 Kritische analyse van ritindeling en ingezette voertuigen

#### Huidige situatie

Een goed contractbeheer is essentieel voor een beheersing van de kosten. Binnen de gemeente Krimpen worden de facturen nauwkeurig gecontroleerd. Regelmatig wordt bekeken of de ritindeling wel efficiënt genoeg is. Dit gebeurt indien er veranderingen zijn in het vervoer doordat leerlingen uitstromen of instromen waardoor er nieuwe huisadressen en bestemmingen bij komen.

#### Doelgroep

Alle ritten worden onderzocht en indien nodig gewijzigd, dit kan dus alle leerlingen betreffen. Echter altijd met in achtneming van de kwaliteit en de normen.

#### Besparing

In het kader van het onderzoek naar de mogelijke bezuinigingen zijn alle ritten aan een zeer nauwkeurig onderzoek onderworpen. Dit werd mede gevoed door de constatering in september 2010 dat de prognose met betrekking tot de kosten van het aangepast vervoer bijna 2 ton hoger uitviel dan verwacht was op grond van de offerte van de vervoerder.

Het kritische onderzoek resulteerde in het samenvoegen van een aantal ritten en het anders inzetten van vervoersmiddelen waardoor kosten werden gereduceerd. Dit levert een besparing op van ca. € 110.000 op jaarbasis ten opzichte van de prognose in augustus ondanks een toegenomen aantal leerlingen in het vervoer tussen augustus 2010 en december 2010.

Maand	Leerlingen	Kosten volgens oorspr. offerte Connexxion	Begroting aangepast vervoer	Jaar Prognose	Werkelijke kosten
aug-10	154	€ 618.000	€ 620.000	€ 797.800	79.780
sep-10	155	€ 618.000	€ 620.000	€ 727.800	72.780
okt-10	158	€ 618.000	€ 620.000	€ 713.400	71.340
nov-10	159	€ 618.000	€ 620.000	€ 698.400	69.840
dec-10	161	€ 618.000	€ 620.000	€ 679.000	67.900
jan-11	167	€ 638.000	€ 610.000	€ 673.334	67.333
feb-11	170	€ 638.000	€ 610.000	€ 673.334	67.333
mrt-11	172	€ 638.000	€ 610.000	€ 673.334	67.333
apr-11		€ 638.000	€ 610.000	€ 673.334	67.333
mei-11		€ 638.000	€ 610.000	€ 673.334	67.333
jun-11		€ 638.000	€ 610.000	€ 673.334	0
<b>Totaal</b>		<b>€ 638000</b>	<b>€ 610.000</b>		<b>698.305</b>

Bijraming i.v.m aantal leerlingen

**692.500**

620000/154\*172

*Overzicht leerlingenvervoer: Kosten van aangepast vervoer door Connexxion (alle bedragen exclusief BTW)*

#### Argumenten

*De veranderde ritindeling bespaart geld zonder dat aan de kwaliteit of zelfs de toegang van het vervoer wordt afgedaan.*

**Kanttekeningen**

*De besparing is eindig; de verwachting is dat de grootste reductie van kosten is behaald.*

Niettemin zal de efficiëntie van ritten en ritindelingen kritisch gevolgd worden om te voorkomen dat de kosten oplopen door inefficiëntie.

**Reactie Cliëntenraad**

*Hoe hoger het aantal leerlingen des te drastischer zal er bezuinigd moeten worden omdat de kosten toenemen.*

**Conclusie:**

*De cliëntenraad is het eens met het uitgangspunt om kritisch naar de ritindelingen te kijken. Dit moet wat ons betreft altijd en staat los van de bezuinigingen.*

**Conclusie**

De aanpassingen hebben geen gevolg voor de kwaliteit van het vervoer. Veranderingen in ritindeling en de inzet van voertuigen zijn onderdeel van de uitvoering van het leerlingenvervoer. De veranderingen zijn daarom al doorgevoerd.

Zo op het oog lijkt hiermee het gestelde doel van een besparing van € 150.000 al bijna behaald te zijn. De kosten van het leerlingenvervoer zijn intussen echter zodanig gestegen dat deze besparing de stijging van de kosten opvangt.

Daarnaast zal de gewenste € 30.000 aan bezuinigingen in 2011 bijna bereikt worden, tenzij de kosten oplopen door de stijging van leerlingenaantallen of andere onbeheersbare factoren.

## 2.2 Inzet touringcar naar Barendrecht met opstapplaatsen

### Huidige situatie

Momenteel reizen 44 leerlingen in het leerlingenvervoer naar Barendrecht. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van 6 busjes voor 8 personen. Theoretisch is het mogelijk om voor de leerlingen die een SBO school bezoeken vervoer aan te bieden in een touringcar en daarbij gebruik te maken van opstapplaatsen, analoog aan de inzet van een touringcar in combinatie met opstapplaatsen die leerlingen van SBO scholen in Capelle aan den IJssel vervoert.

### Doelgroep

De kinderen die naar de scholen in Barendrecht gaan. Deze kinderen bezoeken zowel het SBO (25 kinderen) als het speciaal onderwijs (18 kinderen).

### Mogelijkheid voor besparing

Gezien het aantal leerlingen dat naar Barendrecht reist, is onderzocht of er een besparing mogelijk was door de busjes vervangen door een touringcar met gebruikmaking van opstapplaatsen.

In verband met leerlingen die gebruik maken van een rolstoel dient in ieder geval één rolstoelbus te blijven rijden naar Barendrecht.

De inzet van een touringcar is echter over het algemeen geschikter voor de kinderen in het SBO dan voor de leerlingen in het Speciaal onderwijs.

De taxibussen nu kosten € 96.000,- per jaar.

Het inzetten van een touringcar naar Barendrecht zou € 110.000,- per jaar kosten. Verder dient er begeleiding (á € 15.000,- per jaar) aanwezig te zijn in een touringcar vanwege het aantal kinderen.

Dit levert dus geen besparing op.

Daarnaast zal een rolstoelbus moeten blijven rijden voor de leerlingen die gebruik maken van een rolstoel. Als dan bovendien blijkt dat vervoer in een touringcar voor een aantal leerlingen die het SO bezoeken inderdaad geen passend vervoer is, dan worden de kosten hoger in vergelijking met de huidige kosten.

### Argumenten

*Voor het SBO in Capelle wordt ook gebruik gemaakt van een touringcar met opstapplaatsen*

### Kanttekeningen

*1 Er is momenteel geen besparing mogelijk.*

Uitgaande van bovenstaande berekening zou de inzet van een touringcar de kosten zelfs verhogen.

*2 Vervoer in een touringcar is minder geschikt voor leerlingen die het SO bezoeken.*

Leerlingen in het Speciaal Onderwijs hebben veelal te maken met beperkingen die maken dat het grootschalige vervoer voor hen te onrustig is, waardoor zij overprikkeld of overstuur op school of thuis aankomen.

*3 De inzet van de touringcar voor SBO en SO leerlingen was eerder geen succes*

Nadat de Capelse Taxicentrale failliet ging en er op korte termijn onvoldoende busjes beschikbaar waren voor het vervoer van de kinderen, is er voor deze rit een touringcar ingezet waarbij gebruik werd gemaakt van opstapplaatsen. Ouders waren niet gelukkig met deze situatie. De inzet van de touringcar en het gebruik van opstapplaatsen is, na gesprekken tussen ouders en de gemeente en met steun van de politiek, ongedaan gemaakt.

*4 De inzet van een touringcar zou de reistijd verlengen*

De reistijd is momenteel ongeveer 55 minuten, dit zou 1 uur en 10 minuten worden. Daar komt dan nog de tijd bij die de leerling nodig heeft om naar de halte te lopen.

### Reactie van de cliëntenraad:

*In Barendrecht gaan ook de kinderen naar school die zeer moeilijk kunnen leren (ZML) en moeite hebben met elke verandering of onzekerheid. Een deel stroomt inderdaad door naar het reguliere VO – onderwijs maar volgens de lijst van scholen en aantal leerlingen gaan er meer dan 12 leerlingen niet naar een reguliere VO – school maar blijven tot hun 18<sup>e</sup> het VSO volgen waarna ze een plaats krijgen op een sociale werkplaats o.i.d. Er is dus veelal sprake van een (zeer) laag*

niveau in combinatie met een beperking. Deze combinatie tekent gelijk de complexiteit van het kind en zijn/haar gedrag! Voorbeeld: er zijn kinderen die niet kunnen praten, er zijn kinderen met epilepsie, kinderen met PDD-NOS en een laag IQ, enzovoorts.

- De ervaringen met de touringcar zijn niet positief. Dit vanwege de volgende argumenten en ervaringen:
  - o Kinderen moeten onder begeleiding van ouder(s) naar de opstapplaats. Dit kost extra tijd en energie. Gezien het feit dat ouders nu al 1 uur van tevoren op moeten staan om hun kind op tijd gereed te hebben wanneer de bus voorstaat, betekent dit nog ongeveer 15 minuten extra. Hiernaast zijn er kinderen met dermate lichamelijke (en psychische) beperkingen dat 15 minuten lopen naar een opstapplaats zeer veel negatieve energie kost;
  - o We hebben het over gezinnen. Wanneer een ouder uit het gezin weggaat, is het andere deel van het gezin zonder toezicht. Dit is op zich geen probleem wanneer er oudere kinderen in het gezin zijn die op kunnen passen maar er zijn ook gezinnen waar dit niet het geval is. Hier is niet altijd een passende oplossing voor te vinden ('s morgens om 7.15 uur) waardoor onverantwoorde situaties ontstaan;
  - o De ervaring met opstapplaatsen is slecht. Het is meer dan eens voorgekomen dat een touringcar vertraging had en er niet op tijd was. Als ouder(s) wisten we dat niet en moest je "gewoon" op tijd bij de opstapplaats zijn. Vervolgens is het voorgekomen dat er wachttijden waren van 1 uur of meer. Geen communicatie, veel onrust en een gezin zonder toezicht thuis. Met een goede communicatie zou er veel opgelost kunnen worden maar de ervaring heeft geleerd dat theorie en praktijk onoverbrugbaar zijn. Bovendien is de verkeerssituatie in Krimpen aan den IJssel erg onberekenbaar (filevorming Algerbrug);
  - o Hoe meer kinderen er bij elkaar op één plaats zijn des te moeilijker wordt het om daarover de regie te houden. Dit is zeker het geval bij kinderen waarbij er sprake is van beperkingen op het sociaal-emotionele en cognitieve gebied. 1 begeleider op een touringcar met 42 kinderen is dan te weinig. Ondanks het feit dat we (gelukkig) nog nooit een ongeval of calamiteit hebben gehad zal met een touringcar in dergelijke situaties de kans op chaos groot zijn.
- De rittijd met een touringcar neemt toe met 15 minuten. We moeten ons realiseren dat hierbij ook nog de tijd komt dat een kind naar een opstapplaats moet. Dit is ook ca. 15 minuten. We hebben het dus over een reistijdverlenging van 30 minuten X 2 is een uur reistijd per dag extra. Dit is onacceptabel;
- Aangezien bij een gelijkblijvend leerlingenaantal er geen bezuiniging wordt gerealiseerd, moeten we de bovenstaande problemen niet gaan organiseren.

*Conclusie: De cliëntenraad is het oneens met deze activiteit op basis van de bovenstaande opmerkingen en ervaringen.*

### **Conclusie**

Er is op dit moment geen besparing te verwachten. Daarnaast zijn er behoorlijk wat andere argumenten die pleiten tegen de inzet van een touringcar. Op korte termijn is niet te verwachten dat de doelgroep, die met een touringcar zou kunnen reizen, zodanig groeit dat wél een besparing valt te behalen.

## **2.3 De kilometergrens in de verordening optrekken naar 6 kilometer.**

### **Huidige situatie**

In de verordening is geregeld dat indien de school van de leerling meer dan 2 kilometer van de woning is gelegen, de ouders recht hebben op een voorziening in het kader van het leerlingenvervoer. Dit met uitzondering van het vervoer naar een reguliere basisschool waar de grens op 6 kilometer is vastgesteld. In het verleden is gekozen voor een kilometergrens van 2 kilometer in verband met de beperkte ontsluiting van de Krimpenerwaard waardoor het reizen met de auto relatief veel tijd kost.

### **Doelgroep**

Alle leerlingen die naar een school gaan die gelegen is op een afstand van 6 kilometer of minder van de woning. Een uitzondering moet op grond van de wet gemaakt worden voor kinderen die vanwege lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke beperking niet of niet zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Hier moet met nadruk opgemerkt worden dat het de beperking is waaraan het wel of niet zelfstandig reizen wordt afgemeten, en niet de leeftijd.

Er zijn 31 leerlingen die een school bezoeken die binnen 6 kilometer van de woning ligt. Het gros van deze leerlingen (24) bezoekt een school voor het SBO. Het merendeel van deze kinderen gaat na het volgen van deze school naar een reguliere school voor het voortgezet onderwijs. 7 leerlingen reizen binnen de 6 kilometergrens naar een school voor het SO.

### **Mogelijkheid voor besparing**

Het optrekken van de kilometergrens naar 6 kilometer zal een besparing opleveren. Met deze maatregel worden ouders zelf verantwoordelijk voor het vervoer van hun kinderen naar een school die gelegen is binnen een afstand van 6 kilometer van de woning. Deze maatregel kan met ingang van het volgende schooljaar ingevoerd worden mits de verordening aangepast wordt door het aanpassen van artikel 11, artikel 12 en artikel 15.

Deze maatregel zal een besparing opleveren van ca. € 50.000 op jaarbasis. De hoogte van de besparing is onder meer afhankelijk van het aantal leerlingen dat, op grond van hun beperking, toch aangepast vervoer toegekend zal krijgen.

De kans dat vervoer wordt toegekend op grond van een beperking van de leerling is groter bij kinderen die een school voor het SO bezoeken maar deze groep is relatief klein

Door de verhoging van de kilometergrens zal ook het drempelbedrag verhoogd worden. Dit bedrag, dat gekoppeld is aan de kilometergrens, is een bijdrage die ouders van leerlingen in het reguliere basisonderwijs en het SBO betalen als hun kinderen met het aangepast vervoer reizen.

De verhoging van het drempelbedrag heeft weinig invloed op de hoogte van de besparing. Ouders met kinderen op het SBO die zelf verantwoordelijk worden voor het vervoer naar school zullen geen drempelbedrag meer betalen. Ouders van leerlingen op het SBO in Barendrecht zullen over het algemeen het dubbele gaan betalen (€ 461,50 per schooljaar 2011-2012). Bij meerdere kinderen in het vervoer zullen de kosten dan flink kunnen oplopen. Het college kan dan gebruik maken van de mogelijkheid voor het opstellen van een anticumulatiebeding.

## **Argumenten**

*1 Ouders zijn primair verantwoordelijk voor het vervoeren van hun kinderen naar school.*

De kosten over een afstand tot 6 kilometer zijn niet onevenredig hoog. Het is de organisatie, van het vervoer door ouders, die een probleem kan opleveren voor ouders. Het leerlingenvervoer is echter primair bedoeld als een regeling die voorziet in een tegemoetkoming in de kosten van het vervoer, waarbij het de gemeente vrij staat dit vervoer zelf te organiseren. De regeling is dus niet bedoeld als oplossing voor problemen van ouders met het halen en brengen van de kinderen.

*2 Op de fiets wordt de reistijd voor de leerlingen eerder verkort dan verlengd.*

Binnen het huidige vervoer zal een leerling er 15 tot 45 minuten over de reis doen vanaf de opstapplaats. Daarbij geldt dat een kind, dat op de heenweg als laatste instapt, ook als laatste uitstapt. Kinderen doen dus gemiddeld 30 minuten over een enkele reis.

Met de fiets is een maximale afstand van 6 kilometer in 20 tot 30 minuten te fietsen.

Reizen met het openbaar vervoer binnen deze 6 kilometer betekent voor de betrokkenen een reistijd van ongeveer een half uur.

## **Kanttekening**

*1 Een gedeelte van de doelgroep van het SBO heeft wel degelijk een gedragsstoornis*

De cliëntenraad merkt op dat veel van de kinderen die het SBO bezoeken een gedragsstoornis hebben. Bij een aanvraag zal onderzocht moeten worden of deze kinderen aangemerkt kunnen worden als kinderen met een lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke beperking waardoor zij geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

*2 De "reistijd" van de ouders wordt wél verlengd*

In de huidige situatie worden de leerlingen vervoerd per taxibus of touringcar. Daarmee is de tijd die ouders nodig hebben voor het brengen en halen minimaal. Bij een verhoging van de kilometergrens zullen er ouders zijn waarvoor geldt dat, vanwege het ontbreken van eigen vervoer, werk en/of de schooltijden van andere kinderen uit het gezin, het halen en brengen slecht realiseerbaar is. Het leerlingenvervoer is echter niet een voorziening die bedoeld is als oplossing voor deze problemen. Ouders zullen in dat geval zelf of met elkaar moeten zoeken naar oplossingen.

Om ouders de ruimte te geven om eigen oplossingen te zoeken is het mogelijk om het optrekken van de kilometergrens geleidelijk in te voeren;

1) Met ingang van het schooljaar 2011-2012 geen vervoersvoorziening meer toe te kennen aan ouders van leerlingen die voor het eerst een aanvraag doen in het kader van het leerlingenvervoer én die binnen een afstand van 6 kilometer van de beoogde school wonen.

2) Met ingang van het schooljaar 2011-2012 geen vervoer meer bieden aan kinderen die binnen een straal van 6 kilometer onderwijs volgen en ouder dan 10 jaar zijn.

3) Met ingang van het schooljaar 2012-2013 geen vervoer meer bieden aan kinderen die binnen een straal van 6 kilometer onderwijs volgen en ouder zijn dan 8 jaar.

4) Met ingang van het schooljaar 2013-2014 geen vervoer meer aanbieden aan kinderen die binnen een straal van 6 kilometer onderwijs volgen en boven de 6 jaar oud zijn.

Bovenstaande leeftijdsgrenzen zijn niet ingegeven vanuit de gedachte dat een kind zelfstandig zou kunnen reizen maar om de kilometergrens in fases af te bouwen. Hierbij is gekozen voor een wijze van afbouwen waarvoor geldt dat de ouders van de kinderen die nu het jongste zijn, het laatste te maken krijgen met het zelf regelen van het brengen en halen naar en van school.

De geleidelijke invoer van de 6 kilometergrens betekent dat de besparing over drie jaar behaald wordt. Dat geeft ouders de mogelijkheid om te wennen aan de nieuwe omstandigheden en de tijd om maatregelen te treffen.

## **Reactie Clientenraad**

*De beschrijving van de Doelgroep is niet adequaat. Navraag bij een SBO-school heeft geleerd dat meer dan 70% van de SBO-ers niet alleen langzaam leert maar bijkomende beperkingen heeft, bijvoorbeeld een gedragsstoornis. Door de ontwikkeling van "WeerSamenNaarSchool" blijven steeds meer kinderen in het regulier basisonderwijs en is de doelgroep van het SBO 'zwaarder' geworden, het is een heel gemêleerde groep (zie ook opmerkingen SBO-school Barendrecht). SBO-scholen stimuleren het zelfstandig reizen, indien mogelijk, voor het betreffende kind.*

*Daarnaast klopt het wettelijk gezien dat praktijkonderwijs en vmbo met leerwegondersteuning, waar naartoe de meeste SBO-leerlingen uitstromen, tot het 'gewone' voortgezet onderwijs behoren. Maar*

leerlingen krijgen er wel extra veel zorg omdat ze hun beperkingen veelal niet kwijt zijn geraakt in het basisonderwijs. Er zitten op deze typen onderwijs allerlei leerlingen, ook leerlingen met bijkomende (lichte) gedragsstoornissen die moeite hebben met sociale contacten en zelfredzaamheid. Voor het praktijkonderwijs (IQ 55-80) geldt bijvoorbeeld dat er een overlap is met het ZML (IQ 15-60 of 70 met bijkomende gedragsstoornis) qua doelgroep. Praktijkonderwijs leidt ook niet op tot een diploma maar leidt toe tot de arbeidsmarkt en probeert de zelfredzaamheid van leerlingen te vergroten.

Overigens hebben de SBO scholen een actieve houding als het gaat om het zelfstandig leren reizen van de leerlingen. Dit is een reguliere training op de scholen.

We vinden deze bezuiniging enerzijds begrijpelijk maar anderzijds te rigoureu. Deze activiteit kan alleen in combinatie met de activiteit "Een onafhankelijke instantie laten keuren of kinderen inderdaad niet zelfstandig kunnen reizen." Zonder meer deze bezuiniging toepassen doet geen recht aan de kinderen die deze scholen bezoeken. Laten we goed beseffen dat kinderen die speciaal onderwijs volgen dit niet doen omdat zij dit leuker vinden maar omdat dit noodzakelijk is vanwege (meervoudige) beperkingen waarmee zij te maken hebben. Als vervoer dan een onveilig element van hun schooldag wordt geeft dit vervolgens weer (extra) problemen in de gezinnen en op school. Wij zijn er van overtuigd dat zal blijken dat de 7 kinderen die een SO school bezoeken vervoerd moeten blijven worden.

Daarnaast vinden wij dat een sociaal maatschappelijk probleem gecreëerd wordt door ouders primair verantwoordelijk te stellen voor het vervoer. Het gezamenlijk organiseren van het halen en brengen van de kinderen wordt bemoeilijkt door het gegeven dat deze kinderen veel afspraken hebben met fysiotherapeuten, psychologen en ziekenhuizen. Op dat moment zal toch de eigen ouder moeten rijden voor het eigen kind en zal dan niet in staat zijn andere kinderen mee te nemen.

Verder denken wij dat het gevaar bestaat dat ouders juist een school verder weg zullen kiezen om het vervoer geregeld te hebben.

**Conclusie:**

De cliëntenraad is het oneens met deze activiteit op basis van de bovenstaande opmerkingen. Wettelijk gezien is het ook zo dat, als het vervoer in verband met de handicap noodzakelijk is, er aanspraak bestaat op leerlingenvervoer onder de 6 km-grens. Een gemeente is verplicht om het leerlingenvervoer voor kinderen met een beperking onder de 6 km te regelen.

**Conclusie**

De maatregel zal voorgelegd worden als keuze aan de gemeenteraad waarbij aangeraden wordt om een onafhankelijke instantie te laten adviseren of een leerling al dan niet op grond van zijn of haar beperking niet (zelfstandig) kan reizen met het openbaar vervoer en dus recht heeft op aangepast vervoer.

## 2.4 Stoppen met het vervoer naar een Medisch Kinderdagverblijf.

### Huidige situatie

In de laatste aanpassing van de verordening is het vervoer naar het Medisch Kinderdagverblijf (MKD) opgenomen. Het betreft alleen het vervoer náár het MKD. De terugreis wordt geregeld door het dagverblijf.

De motivatie bij invoering was, dat kinderen meer kans hebben om na hun 6<sup>e</sup> terug te keren in het reguliere onderwijs als zij vanaf hun 4<sup>e</sup> jaar een MKD hebben bezocht, dan als zij direct vanaf 5 jaar het Speciaal Basisonderwijs bezoeken. Bij een gebrek aan een volledig aanbod op het gebied van vervoer, zouden ouders er voor kiezen deze kinderen direct op het SBO te plaatsen.

### Doelgroep

De doelgroep bestaat uit 4 tot 6 jarige kinderen die het Medisch Kinderdagverblijf bezoeken. In het huidige vervoer wordt nog 1 kind vervoerd naar een MKD. Dit kind zal, op grond van zijn leeftijd, nog in april van dit schooljaar onderwijs gaan volgen op een SO of SBO school.

### Mogelijkheid tot besparing

Het vervoer naar het MKD is niet wettelijk verplicht en kan dus gestopt worden mits de verordening wordt aangepast.

In de huidige ritindeling zou daarmee € 100,- op jaarbasis bespaard worden omdat de kinderen meerijden in bestaande ritten.

Bij het in stand houden van dit recht op grond van de verordening is het mogelijk dat dit vervoer in de toekomst meer kosten meebrengt omdat er een aparte rit gereden moet worden. Dat betekent een uitgave van ca. € 20.000 of zelfs meer indien een MKD op grotere afstand wordt gekozen.

### Argumenten

*1 Het vervoer naar een MKD is niet wettelijk verplicht.*

Het vervoer naar het MKD valt niet onder de regelingen leerlingenvervoer. Dat beperkt zich tot het onderwijs; primair, speciaal of voortgezet onderwijs. Vervoer naar of van het MKD valt onder andere regelingen.

*2 Het vervoer lijkt niet te voorkomen dat kinderen doorstromen naar het SO of SBO*

Mogelijk dat in de toekomst een vervoersaanbod toch zou bewerkstellingen dat ouders kiezen voor het MKD én het kind daardoor blijkt te kunnen instromen in het reguliere basisonderwijs.

*3 Het risico bestaat dat het handhaven van de voorziening in de toekomst meer zal kosten*

De huidige besparing is gering maar het blijven aanbieden van dit vervoer zou in de toekomst mogelijk kunnen leiden tot een grotere kostenpost.

*4 Het dagelijks contact tussen ouders en MKD is in het belang van het kind.*

De cliëntenraad geeft aan dat het contact tussen ouders en het MKD van belang is voor de verkenning van de mogelijkheden en beperkingen van het kind.

*5 De belasting van de ouders is beperkt.*

Eén reis van de kinderen, van óf naar school, wordt geregeld door het MKD. Dat betekent dat ouders slechts eenmaal per dag de gang naar het MKD moeten maken.

### Kanttekening

Geen.

### Reactie cliëntenraad leerlingenvervoer

*We hebben vraagtekens bij de motivatie dat ouders kiezen voor SBO ipv MKD vanwege het vervoer. Er zijn ook ouders die liever niet in de jeugdzorg (waaronder MKD valt) terecht komen en daarom afzien van een MKD. Maar dit terzijde.*

*Wat ons betreft zou het situatie-afhankelijk moeten zijn of dit vervoer vergoed wordt, vooral omdat het om een kwetsbare doelgroep (kleine kinderen) gaat. We zijn er voorstander van om ouders te stimuleren hun kind zelf naar het MKD te brengen, om het contact tussen ouders en MKD te verstevigen en daarmee meer samen op te kunnen trekken om de 'gebruiksaanwijzing' van het kind te achterhalen.*

*Conclusie:*

*De cliëntenraad is het eens met deze bezuiniging, met de kanttekening dat de besparing zeer gering is en het incidenteel toch wenselijk kan zijn dat vervoer geregeld wordt voor een kind.<sup>3</sup>*

**Conclusie**

De besparing is nu nihil omdat de enige leerling die momenteel vervoerd wordt nog dit voorjaar zal uitstromen. Het risico op hogere uitgave is echter zeer reëel. Daarnaast is ook de cliëntenraad het eens is met de bezuiniging. De invoering van deze maatregel zal voorgesteld worden aan de gemeenteraad.

---

<sup>3</sup> Incidenteel kan altijd vervoer aangeboden worden op grond van de hardheidsclausule.

## **2.5 Invoeren van een onderzoek door een onafhankelijke instantie bij aanvragen voor aangepast vervoer.**

### **Huidige situatie**

Het uitgangspunt voor de bekostiging van het leerlingenvervoer is een vergoeding ter hoogte van de kosten van het openbaar vervoer voor de leerling. Indien het een jonge leerling betreft (tot een door de gemeenteraad bepaalde leeftijdsgrens<sup>4</sup>), worden tevens de kosten van het openbaar vervoer van de begeleider (ouder, verzorger of anderszins) vergoed.

Uiteraard zijn er leerlingen die, op grond van hun lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke beperking, niet, ook niet onder begeleiding, met het openbaar vervoer kunnen reizen. Voor deze leerlingen wordt aangepast vervoer georganiseerd.

De huidige verordening maakt bovendien een uitzondering voor de leerlingen, jonger dan 11 jaar, die naar Gouda of Barendrecht reizen omdat het begeleiden van deze leerlingen een zeer forse tijdsinvestering zou vergen.

Daarnaast wordt altijd bekeken of het toekennen van een vergoeding voor het openbaar vervoer (al dan niet met een vergoeding voor de kosten van een begeleider) de goedkoopste manier is om het vervoer te organiseren. Soms blijkt het goedkoper om een kind mee te laten reizen met een bestaande rit.

De toegang tot het aangepast vervoer wordt bepaald op grond van een verklaring van de scholen. Bij de scholen is een goede kennis van de doelgroep aanwezig. De scholen nemen echter geen onafhankelijke positie in; een goede band met de ouders is voor hen essentieel. Door hen te vragen om een strikt advies, breng je de scholen in een moeilijke positie vergelijkbaar met het vragen van een huisarts om te verklaren of een uitkeringsgerechtigde al dan niet zou kunnen werken. In de praktijk lijken er aanwijzingen<sup>5</sup> dat scholen de verklaringen gemakkelijk afgeven. De gemeenten om ons heen gaan om deze redenen dan ook steeds meer over tot het inschakelen van een onafhankelijke instantie voor deze advisering.

De ambtenaren die belast zijn met de uitvoering van het leerlingenvervoer zijn niet toegerust om te bepalen of een verstandelijke beperking zodanig is dat deze het reizen met het openbaar vervoer onmogelijk maakt. Als het gaat om lichamelijke of zintuiglijke beperkingen, kunnen zij dat in een beperkt aantal gevallen wel.

### **Doelgroep**

Alle leerlingen, voor wie een aanvraag wordt gedaan voor de vergoeding van de kosten van het aangepast vervoer én waarvoor geldt dat het voor de ambtenaren moeilijk is vast te stellen of hun beperking zodanig is dat zij daardoor wel of niet (zelfstandig of onder begeleiding) kunnen reizen met het openbaar vervoer. Dit met uitzondering van de kinderen, jonger dan 11 jaar, die naar Barendrecht of Gouda reizen.

### **Besparingsmogelijkheid**

Indien alle leerlingen, die daartoe in staat zijn, al dan niet onder begeleiding met het openbaar vervoer of met de fiets naar school reizen, verwachten wij een besparing.

Zoals eerder opgemerkt zijn de ambtenaren, voor wat betreft de meeste leerlingen, niet toegerust om hierin een oordeel te vellen. Het oordeel van de scholen wordt mogelijk beïnvloed door de noodzakelijkheid om een goede relatie met de ouders te bewaren.

Het voorstel is dan ook om een onafhankelijke instantie advies te laten uitbrengen over de (on)mogelijkheid van een leerling om met het openbaar vervoer te reizen. Deze zou in staat moeten

---

<sup>4</sup> In de huidige verordening is de leeftijdsgrens voor het regulier bijzonder onderwijs gesteld op 9 jaar en het SBO en SO op 11 jaar.

<sup>5</sup> De cliëntenraad (zie reactie hieronder) zou graag een onderbouwing zien. Die is er niet: er is geen onderzoek gedaan waarbij er ten aanzien van leerlingen zowel door een school als door een onafhankelijke instantie een advies is uitgebracht over het al dan niet kunnen reizen met het openbaar vervoer.

zijn op grond van het dossier<sup>6</sup>, waar ouders en scholen over beschikken, mogelijk aangevuld met een afspraak met het kind en de ouders, een advies te geven.

Het ligt voor de hand de instantie ook te vragen om een termijn te verbinden aan het advies indien de verwachting is dat de situatie van de leerling kan veranderen.

De gemeente Hardinxveld Giessendam bespaarde 30% op het totale vervoer door de invoering van het onafhankelijke advies. De gemeente Hardinxveld Giessendam had echter ook te maken met een grotere groep kinderen in het reguliere bijzondere (gebaseerd op een specifieke geloofsovertuiging) basisonderwijs die in het aangepaste vervoer zaten en vervolgens een vergoeding voor het openbaar vervoer ontvingen, al dan niet met begeleiding.

De K5 heeft aan de gemeenteraden voorgesteld om een medische keuring in te voeren voor alle leerlingen vanaf 11 jaar. Er zijn nog geen cijfers beschikbaar over de gerealiseerde afname van de kosten.

Ook bij andere bevroegde gemeenten is de besparing lastig of nog niet aan te geven.

De verwachting is dat, bij invoering van deze maatregel, voor 75 tot 100 leerlingen<sup>7</sup> advies gevraagd zal worden. De advisering zal ongeveer € 200, - per leerling bedragen. Het budget dat daarmee gemoeid is bedraagt € 15.000 tot € 20.000 in het eerste jaar. In volgende jaren zullen de kosten van de advisering € 2.500 tot € 5.000 bedragen.

De besparing die deze maatregel zal opleveren is afhankelijk van de resultaten van de uitgebrachte onderzoeken. We gaan er van uit dat een besparing van ca. € 50.000 mogelijk moet zijn.

De verordening hoeft voor deze maatregel niet aangepast te worden; hierin is al de mogelijkheid opgenomen dat het college het "advies van andere deskundigen" kan betrekken bij de aanvraag.

Het invoeren van de mogelijkheid om een onafhankelijke instantie om advies te vragen vergt tijd. Er is tijd nodig voor een zorgvuldige selectie van een dergelijke instantie, de inrichting van de procedures en het uitvoeren van de onderzoeken. Wij verwachten dat met de advisering door een onafhankelijke instantie gestart kan worden in januari 2012, tijdens het schooljaar 2011-2012. De beschikkingen die de ouders ontvangen bevatten een clause die het mogelijk maakt het vervoer tussentijds anders aan te bieden.

## **Argumenten**

*1 Het aangepast vervoer moet beperkt worden tot de leerlingen die écht niet anders kunnen reizen om de kosten beheersbaar te houden.*

Voor die leerlingen die er door een geestelijke, zintuigelijke of lichamelijke beperking op zijn aangewezen, is het van essentieel belang om een kwalitatief goed leerlingenvervoer in stand te houden. Voor de gemeente moet het betaalbaar blijven. Met de invoering van deze maatregel blijft het vervoer voor die leerlingen, die het echt nodig hebben in stand.

*2 Ambtenaren zijn niet toegerust om een oordeel te geven over de noodzaak van de toegang tot het aangepast vervoer.*

Dit oordeel dient gegeven te worden door deskundigen.

*3 Een advies met betrekking tot de inhoud van de voorziening door de scholen, hoewel deskundig, brengt deze scholen in een lastige positie.*

De scholen dienen namelijk ook een goede band met de ouders in stand te houden. Die band komt mogelijk in gevaar door een negatief advies.

*4 Advies door een onafhankelijke, deskundige instantie biedt een oplossing; noch de school noch de ambtenaar kan beticht worden van partijdigheid.*

Bij de selectie van de instantie zal dan ook de cliëntenraad betrokken worden.

---

<sup>6</sup> Leerlingen worden niet zonder meer toegelaten op SO en SBO scholen. De dossiers bevatten de rapporten van de onderzoeken die bijgedragen hebben aan de verwijzing en toelating van de leerlingen.

<sup>7</sup> Uitgaande van de invoering van maatregel waarbij de kilometergrens verlegd zal worden naar 6 kilometer.

## **Kanttekening**

### *1 De hoogte van de besparing is moeilijk in te schatten*

De besparing is afhankelijk van de mogelijkheden en capaciteiten van de doelgroep. Er is al geconstateerd dat de ambtenaren deze mogelijkheden niet goed genoeg kunnen inschatten. Daarnaast zijn er andere factoren van invloed zoals de complexiteit openbaar vervoer, de afstand tot de verschillende leslocaties. Deze factoren maken de inschatting van de te verwachten bezuiniging lastig.

### *2 De maatregel stuit mogelijk op weerstand van ouders*

Voor een aantal ouders betekent het mogelijk dat zij hun kind moeten gaan begeleiden naar school. Werk of de aanwezigheid van andere kinderen in het gezin zijn geen onderdeel bij de bepaling of de leerlingen met het openbaar vervoer kunnen reizen. De reis van de leerling zal in die gevallen betekenen dat de ouders een mantelzorger (familieleden of vrienden) moeten inschakelen of onderling de begeleiding naar school moeten regelen.

## **Reactie cliëntenraad**

*We willen graag een onderbouwing van de opmerking bij 'huidige situatie' dat scholen gemakkelijk een verklaring zouden afgeven. We vragen ons dat af en hebben zelf andere signalen. Het verschilt ook per school.*

*Verder is de 'Besparing' van 30% in Hardinxveld Giessendam niet correct doorgerekend voor Krimpen: als Hardinxveld Giessendam 30% bespaarde en wij deze besparing toepassen op 50 kinderen in Krimpen, dan houden we 35 kinderen over die vervoerd moeten worden. Als 25 kinderen een besparing opleveren van € 62.500,- dan leveren 15 kinderen een besparing op van € 37.500,-.*

*Bovendien is de relatief grote besparing van 30% in HG vooral het gevolg van het besluit van de gemeente om niet langer kinderen te vervoeren die vanwege hun geloofsovertuiging buiten de gemeente naar school gaan maar verder geen beperkingen hebben. In onze gemeente is deze doelgroep veel kleiner omdat het scholenaanbod wat dit punt betreft breed is in Krimpen. De besparing zal hier dan ook kleiner zijn.*

*De cliëntenraad heeft vraagtekens bij de kwaliteit van de voorgestelde advisering. Een instelling als de Argonaut keurt slechts medisch. Voor de meeste kinderen in het leerlingenvervoer geldt dat zij psychisch beoordeeld moeten worden door een gedragsdeskundige. Dit kost meer tijd en dus geld dan een puur medische keuring.*

*Een alternatief kan zijn om de beoordeling toch bij de scholen te laten, maar daar meer eisen aan te stellen. Denk aan het elk jaar opnieuw vragen van een verklaring, met onderbouwing. Het voordeel van scholen is dat zij de leerling goed kennen en de actuele stand van zaken goed kunnen beoordelen.*

*Voor de doelgroep geldt dat er meer uitzonderingen moeten zijn, bijvoorbeeld kinderen met autisme (die sociaal blind zijn), psychiatrische problematiek (bijv. angststoornissen) en laag functionerende kinderen. Waarom wel uitzondering voor kinderen met lichamelijke beperkingen en niet voor de ook kwetsbare groep kinderen met geestelijke beperkingen?*

*Wanneer bij deze activiteit het kind niet uit het oog verloren wordt, er sprake is van advisering door gedragsdeskundigen of beoordeling door de school, en bij een afweging van wel of niet ook de complexiteit van de verbinding wordt meegenomen, is deze activiteit realistisch en uitvoerbaar.*

*Conclusie:*

*De cliëntenraad is het, met inbegrip van bovenstaande opmerkingen, eens met deze activiteit.*

## **Over de reactie van de cliëntenraad**

- Hardinxveld-Giessendam bespaarde 30% op de totale kosten van het vervoer. In het geval van Krimpen aan den IJssel zou dat betekenen dat € 240.000 bespaard zou worden. Daar wordt op basis van dezelfde argumenten van de cliëntenraad niet van uit gegaan. We gaan uit van een besparing op de kosten van het vervoer van de leerlingen die naar het (V)SO gaan. We hopen op een besparing maar e.e.a. is van zoveel zaken afhankelijk dat er inderdaad moeilijk een voorspelling is te doen.

- Voor de doelgroep zijn inderdaad meer uitzonderingen te maken dan alleen op grond van verstandelijke en zintuigelijke beperkingen. Een instantie als Argonaut heeft ervaring met het adviseren voor het leerlingenvervoer en zal dit voor een degelijk advies moeten meewegen. Voor de doelgroep geldt bovendien dat zij veelal uitgebreid getest zijn en een goed gevuld dossier hebben als onderdeel van de indicatiestelling voor het schooltype. Een deskundige kan hieruit veel informatie halen om zijn oordeel op te baseren.

### **Conclusie**

De voorgestelde maatregel heeft tot gevolg dat het advies over de toegang tot het aangepast vervoer bij een andere instantie wordt opgevraagd dan de scholen. Indien blijkt dat de scholen inderdaad heel juiste adviezen gaven zal dat in het eerste jaar al duidelijk worden. De verwachting is echter dat dit wel een besparing oplevert en zorgt voor een onbetwist onafhankelijk advies. De maatregel zal voorgelegd worden aan de gemeenteraad.

## **2.6 Stopzetten van het (aangepast) vervoer naar Accent praktijkonderwijs in Capelle aan den IJssel en Gouda.**

### **Huidige situatie**

In de huidige verordening is geregeld dat leerlingen in het praktijkonderwijs gebruik kunnen maken van het aangepast vervoer. De gemeente is niet verplicht om het vervoer aan te bieden tenzij de leerling een lichamelijke beperking heeft.

In 2006 werd bepaald dat deze scholen onder het reguliere onderwijs gingen vallen. Er is geen zorgplicht in het kader van leerlingenvervoer voor leerlingen die het reguliere voortgezet onderwijs bezoeken.

Op dat moment waren er een aantal kinderen in het vervoer die niet zelfstandig durfden te reizen. Er is toen besloten door te gaan met het vervoer mits de schooldirecteur verklaart dat dit noodzakelijk is.

De leerlingen lopen tijdens hun schoolperiode stage. De stageplekken zijn vaak weer op een andere locatie dan de scholen en soms dient daarvoor een apart voertuig ingezet te worden.

### **Doelgroep**

Op beide scholen gaat het in totaal om 5 leerlingen (in de leeftijd van 13 t/m 15 jaar).

### **Mogelijkheid tot besparing**

Door de bepaling te verwijderen uit de verordening kunnen de leerlingen nog wel gebruik maken van het aangepast vervoer maar alleen op grond van een lichamelijke, zintuiglijke of verstandelijke beperking.

Indien zij zelfstandig kunnen reizen zullen de ouders of verzorgers geen aanspraak kunnen maken op een vergoeding voor de fiets of het openbaar vervoer. De scholen zijn immers, wat dat betreft, gelijkgesteld aan andere scholen voor het voortgezet onderwijs.

De verwachte besparing is € 13.000,- op jaarbasis afhankelijk van de beperking van de huidige leerlingen. Ook voor deze leerlingen geldt dat een onafhankelijk advies de voorkeur geniet boven een advies van de school.

### **Argumenten**

*1 De gemeente is niet verplicht dit vervoer aan te bieden*

Het praktijkonderwijs is gelijkgesteld met het reguliere onderwijs. De gemeente hoeft alleen op grond van een lichamelijke, zintuiglijke of verstandelijke beperking aangepast vervoer te bieden. Een fietsvergoeding of een vergoeding voor het openbaar vervoer is niet aan de orde.

*2 Het aangepast vervoer blijft toegankelijk voor leerlingen die dat nodig hebben.*

Leerlingen blijven recht houden op aangepast vervoer indien zij een beperking hebben waardoor zij niet (zelfstandig) kunnen reizen.

### **Kanttekening**

*1 Mogelijk is de bezuiniging lager.*

De cliëntenraad geeft aan dat het praktijkonderwijs vaak leerlingen opvangt daar waar het cluster 4 onderwijs te kampen heeft met wachtlijsten. De kans dat een leerling uit cluster 4 gebruik maakt van het aangepast vervoer op grond van zijn/haar beperking is groter dan bij de "reguliere" doelgroep van het praktijkonderwijs. Er bestaat dus de mogelijkheid dat er leerlingen, gebruik blijven maken van het aangepast vervoer. In dat geval zal de bezuiniging lager uitvallen.

### **Reactie cliëntenraad**

*Praktijkonderwijs is sinds tien jaar de nieuwe naam voor het vroegere VSO-MLK. Wettelijk gezien regulier onderwijs, maar wel zo speciaal dat het niet toe leidt tot een diploma. Doelen van dit type onderwijs zijn het toe leiden van de leerling naar de arbeidsmarkt en de leerling zo zelfredzaam mogelijk maken. Er zitten op dit type onderwijs allerlei leerlingen, ook leerlingen met bijkomende (lichte) gedragsstoornissen die moeite hebben met sociale contacten. Qua intelligentie gaat het om de doelgroep leerlingen met een IQ tussen de 55 en 80. Er is een overlap met het ZML (IQ 15-60 of 70 met bijkomende gedragsstoornis) qua doelgroep. Per individueel geval moet dus onderzocht worden of de leerling in staat is zelfstandig naar de school voor praktijkonderwijs te reizen.*

*Van Accent Capelle, een van de scholen voor praktijkonderwijs, weten we dat zij zelfredzaamheid erg belangrijk vindt en veel onderneemt om dat te bevorderen. Mede om het zelfvertrouwen van de*

*leerlingen te vergroten. Met name het zelfstandig reizen heeft prioriteit, juist om zelf naar de stageplek te kunnen reizen. Zo wordt er soms jarenlang geoefend met een leerling om hem/haar te leren zelfstandig over de brug te fietsen (een drukke, onoverzichtelijke situatie die veel van deze kinderen angstig maakt). In de meeste gevallen lukt dit na een tijdje ook, maar dit geldt niet voor alle leerlingen. Zij blijven afhankelijk van speciaal vervoer of openbaar vervoer met begeleiding.*

*Conclusie:*

*De cliëntenraad kan alleen met deze activiteit instemmen als, in samenspraak met school en ouders, bekeken wordt of dit voor de betreffende leerling mogelijk is. Het kan ook zijn dat de leerling de eerste jaren nog aangewezen is op leerlingenvervoer maar daarna wel zelfstandig kan reizen.*

### **Conclusie**

De cliëntenraad merkt terecht op dat de doelgroep van het praktijkonderwijs niet gelijk is aan de doelgroep van het regulier voortgezet onderwijs. Het is echter niet de bedoeling om leerlingen die, op grond van hun beperking, alleen naar school kunnen reizen van het aangepast vervoer uit te sluiten. Het is wel de bedoeling om het niet meer vanzelfsprekend te laten zijn.

Indien de gemeenteraad akkoord gaat met de invoering van een advies van een onafhankelijke instantie, als het gaat om de toegang tot het aangepast vervoer, zal dat advies betrokken worden bij de toekenning of afwijzing van aangepast vervoer naar het praktijk onderwijs.

De maatregel zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

## 2.7 OV maatje project

### Huidige situatie

Op dit moment wordt geen OV vervoer aangeboden onder begeleiding van een vrijwilliger.

### Doelgroep

De leerlingen die onder begeleiding gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

### Mogelijkheid tot besparing

Forseti biedt het project "OV maatje" aan. In dit project reizen leerlingen onder begeleiding met het openbaar vervoer naar school. In een aantal maanden zullen een aantal leerlingen mogelijke zelfstandig kunnen reizen. De gemeente zorgt voor de begeleiding door, en de werving van, vrijwilligers.

Binnen dit project wordt eerst bekeken of het project haalbaar is. Dit is o.a. afhankelijk van de complexiteit van het openbaar vervoer en de capaciteiten en leeftijden van de leerlingen in het vervoer. Vervolgens wordt gestart met de leerlingen waarbij de kans op succes het grootst wordt ingeschat.

De besparing is slechts in te schatten na het eerste onderzoek. Dat betekent dat eerst € 5.000 geïnvesteerd moet worden om dat helder te krijgen. Vervolgens moet € 5.000 geïnvesteerd worden om het project op te starten.

### Argumenten

#### 1 De maatregel biedt mogelijk een besparing

Reizen met het openbaar vervoer is goedkoper en zal, indien daardoor minder voertuigen voor het aangepast vervoer ingezet hoeven te worden, een besparing opleveren.

#### 2 De maatregel bevordert de zelfstandigheid van de leerlingen

Voor een aantal leerlingen betekent de maatregel dat zij, door deze "training", eerder zelfstandig kunnen reizen.

### Kanttekening

#### 1 De investering zowel qua tijd als op financieel vlak is groot zelfs vóórdat duidelijk is wat de besparing zou kunnen zijn.

Er moet stevig geïnvesteerd worden voordat duidelijk is wat de besparing kan zijn. Daarna wordt er een forse tijdsinvestering verwacht van de gemeente als het gaat om het werven en begeleiden van vrijwilligers.

### Reactie cliëntenraad

*We vinden het een leuk idee, maar hebben twijfels bij de uitvoerbaarheid. Waar komt de vrijwilliger vandaan? Wie betaalt de kosten? Welke eisen worden er aan de vrijwilliger gesteld? Wat ons betreft dezelfde als die aan taxichauffeurs worden gesteld. Hoeveel kinderen gaat de vrijwilliger begeleiden? En wordt dit een vaste begeleider, net als de vaste chauffeur? Kun je dit redelijkerwijs van een vrijwilliger verwachten?*

*Daarnaast zit de doelgroep waar het hier om gaat al in andere voorgestelde activiteiten, . bijvoorbeeld het zelfstandig reizen naar het praktijkonderwijs.*

### Conclusie:

*De cliëntenraad is het eens met het voorstel maar heeft de nodige vraagtekens bij de uitvoerbaarheid en de besparing die dat op kan leveren.*

### Conclusie

De besparing is, gezien de investeringen, te onzeker is en de maatregel zal niet geadviseerd worden aan de gemeenteraad.

## 2.8 Opheffen principe 1<sup>e</sup> gehaald is tevens eerste thuisgebracht.

### Huidige situatie

Om de dagen van kinderen niet te lang te maken en de reistijd evenwichtig te verdelen over kinderen in een bus, is in het leerlingenvervoer in Krimpen aan den IJssel, op verzoek van de cliëntenraad, ingevoerd dat de leerling die 's ochtends het eerste wordt opgehaald ook het eerste wordt thuisgebracht.

### Doelgroep

Alle kinderen in het aangepast vervoer.

### Mogelijkheid tot besparing

Indien het principe, dat de leerling die als eerste opgehaald wordt als 1<sup>e</sup> wordt afgezet, wordt verlaten en alleen gelet wordt op de meest efficiënte ophaal/afzetvolgorde levert dat een besparing op. De besparing bedraagt naar verwachting ca. € 7.000 per jaar op basis van de adressen van de huidige leerlingen.

Overigens betekent dit niet dat het volgend jaar ook € 7.000 zal zijn; mogelijk is het dan iets meer of juist iets minder.

Uit het onderzoek blijkt dat niet op alle ritten een besparing valt te verwachten. Soms is bij het verlaten van dit principe geen voordeel mogelijk. In een enkel geval betekent het dat een leerling per dag 10 minuten langer in het vervoermiddel verblijft dan in de huidige situatie. Dit betreft dan leerlingen die verder uit de buurt van de Algerbrug wonen. Er zijn echter meer leerlingen die korter of even lang zullen reizen.

### Argumenten

*1 De invoering betekent voor slechts een beperkt aantal leerlingen dat zij langer in het vervoer zitten.*

De groep waarvoor niets verandert of die er op vooruitgaan is relatief groot. De maximale afwijking is 10 minuten per dag. Uiteraard wordt steeds gekeken naar de maximale verblijfsduur. Er zullen ook leerlingen zijn die korter in het vervoer zullen zitten. De leerlingen die langer in het vervoer zitten wonen verder van de Algerbrug en zullen er ook met andere vormen van vervoer langer over doen.

*2 Bij het huidige kostenniveau van het leerlingenvervoer in een periode waarin bezuinigd moet worden, kan de gemeente zich het niet meer veroorloven om dit principe in stand te houden.*

Om de kosten nu en in de toekomst te beperken, moet gekeken worden naar de meest optimale routes om de kosten te beheersen.

### Kanttekening

*1 Een verlenging van de reistijd betekent veel voor deze doelgroep*

Voor een aantal kinderen is het langdurig in het vervoer zitten een belasting die doorwerkt op school en thuis. Zelfs als deze extra reistijd "maar" 10 minuten per dag bedraagt.

### Reactie van de cliëntenraad

*Het principe 1<sup>e</sup> opgehaald 1<sup>e</sup> thuisgebracht is een van de kwaliteitseisen, een verworven recht waarvan toegezegd is dat daar de komende vier jaar niet aan getornd wordt. De kinderen hebben al zo weinig vrije tijd en voor een aantal kinderen, die de pech hebben 'verkeerd' te wonen, wordt die tijd dan nog minder.*

*Conclusie:*

*De cliëntenraad is het oneens met deze activiteit.*

### Conclusie

Het verlaten van het principe dat het kind dat het eerste wordt opgehaald ook het eerste wordt thuis gebracht, wordt door de cliëntenraad gezien als een belangrijk verworven recht dat onderdeel uit maakt van de kwaliteit van het leerlingenvervoer. Het onderzoek wijst uit dat slechts enkele leerlingen getroffen zullen worden door een verandering van dit principe. Een even groot aantal zal er op vooruitgaan en voor een aantal leerlingen zal er niets veranderen. Het is aan de gemeenteraad om te bepalen of een dergelijk principe nog gehandhaafd kan worden in een periode van bezuinigingen.

Hoewel dit principe is opgenomen in het bestek van de Europese aanbesteding, is dit wel iets dat in overleg met de vervoerder aangepast kan worden.

## 2.9 Invoeren van een eigen bijdrage van de ouders voor vervoer over meer dan 20 kilometer.

### Huidige situatie

Op dit moment wordt géén eigen bijdrage in rekening gebracht.

### Doelgroep

Ouders van leerlingen die gebruik maken van het leerlingenvervoer voor het reizen naar een school gelegen op een afstand van 20 kilometer of meer van de woning. In de huidige situatie reizen 6 leerlingen naar een school die onder dit afstandscriterium valt. Het betreft uitsluitend vervoer naar SO scholen.

### Mogelijkheid voor besparing

De gemeente mag aan ouders, van wie het kind of kinderen naar een school op een afstand van meer dan 20 kilometer vervoerd wordt, een eigen bijdrage heffen. Het betreft dus een bijdrage per huishouden en niet per kind zoals bij het drempelbedrag.

Drempelbedrag en eigen bijdrage kunnen naast elkaar geheven worden. Ouders die kiezen voor bijzonder onderwijs of een SBO school op een grotere afstand dan 20 kilometer zullen dus geconfronteerd worden met beide heffingen.

Ouders van een kind dat vanwege een beperking naar een SO school reist op een afstand van meer dan 20 kilometer zullen alleen de eigen bijdrage betalen omdat het drempelbedrag niet geldt voor het SO.

De VNG hanteert, in haar modelverordening de volgende normen voor de eigen bijdrage. De bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd. Met betrekking tot de hoogte van de bijdrage hoeft het college de VNG niet te volgen. Uiteraard mag de gevraagde bijdrage niet hoger zijn dan de kosten van het vervoer.

Inkomen in euro's	Eigen bijdragen in euro's per jaar
0-31.000	Nihil
31.000-37.500	125
37.500-43.500	520
43.500-49.000	960
49.000-56.000	1405
56.000-62.000	1855
62.000 en verder	Voor elke extra € 4.500: € 455 erbij

De verwachting is dat de invoering hiervan een bedrag (en dus besparing) van ca. € 2.500,- per jaar oplevert. Het exacte bedrag is pas beschikbaar nadat inkomensgegevens zijn opgevraagd. Het college is in de huidige verordening, in artikel 25, gemandateerd om hiervoor nadere regels op te stellen. De verordening hoeft hiervoor dus niet aangepast te worden.

Het verdient wel aanbeveling om, in het geval dat men besluit deze eigen bijdrage in te voeren, nadere regels te stellen voor de vaststelling van anticumulatie van de eigen bijdragen. Indien er dan leerlingen zijn die naar een SBO reizen op meer dan 20 kilometer afstand kunnen de drempelbedragen en de eigen bijdrage cumuleren tot een (te) hoge bijdrage die van de ouders verwacht wordt.

## **Argumenten**

*1 Voor vervoer over een grotere afstand mag verwacht worden dat ouders een eigen bijdrage betalen.*

*2 De eigen bijdrage voorkomt mogelijk dat ouders een school op grotere afstand kiezen.*

Mogelijk voorkomt de bijdrage, in een enkel geval, dat ouders een school op grotere afstand kiezen en daarmee de kosten voor het leerlingenvervoer verhogen.

*3 De bijdrage is gerelateerd aan de draagkracht van de ouders en dus betaalbaar.*

Er mag dus verwacht worden dat ouders deze bijdrage kunnen betalen. Daarnaast is het een bijdrage per huishouden en niet per kind.

## **Kanttekeningen**

*1 Ouders met een laag inkomen zullen zich door de invoering van deze eigen bijdrage niet laten beperken in hun schoolkeuze.*

Zij hoeven namelijk geen eigen bijdrage te betalen.

## **Reactie van de cliëntenraad op basis van eerder en korter voorstel:**

*De cliëntenraad is het in principe eens met het laten leveren van een financiële bijdrage door ouders.*

*De cliëntenraad is van mening dat de bijdrage wel erg snel oploopt. Verder vraagt de cliëntenraad zich af of deze maatregel terecht is als de enige toegankelijke school voor een leerling op meer dan 20 kilometer.*

## **Conclusie**

Gelet op het bedrag dat binnenkomt is de huidige besparing minimaal. De maatregel zou echter wel kunnen voorkomen dat hoge kosten gemaakt worden.

De maatregel zal voorgelegd worden aan de gemeenteraad.

## 2.10 Eén centrale opstapplaats

### Huidige situatie

Kinderen worden aan huis of bij een opstapplaats (SBO Capelle) opgehaald.

### Doelgroep

Alle leerlingen, met uitzondering van de leerlingen die niet of niet zelfstandig kunnen reizen met het openbaar vervoer vanwege een lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke beperking.

### Mogelijkheid tot besparing

Het instellen van een centrale opstapplaats vanwaar bussen naar de verschillende scholen vertrekken. De opstapplaats is bestemd voor alle kinderen met uitzondering van kinderen die niet, zelfs niet onder begeleiding, kunnen reizen met het openbaar vervoer vanwege een lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke beperking.

Er zijn wel een aantal randvoorwaarden aan deze maatregel verbonden:

- De invoering van een centrale opstapplaats is pas mogelijk indien de kilometergrens wordt opgetrokken naar 6 kilometer.
- De centrale plek moet veilig zijn, ook als daar busjes en ouders rijden.
- Er moet voldoende parkeergelegenheid zijn voor het vervoer en ouders
- Aan wachtende ouders moet enige beschutting geboden worden.

Mogelijk tot ca. € 100.000.

De besparing is feitelijk pas goed door te rekenen indien er een duidelijk inzicht is in de grootte van de doelgroep die wettelijk gezien, vanaf de voordeur vervoerd moet worden. De besparing is verder afhankelijk van het, al dan niet, invoeren van de andere maatregelen.

### Argumenten

*1 Van ouders mag verwacht worden dat zij hun kind brengen binnen een beperkte afstand.*

Indien de leerlingen binnen Krimpen aan den IJssel naar school zouden gaan zouden ouders deze kinderen ook naar school moeten brengen.

*2 Uit jurisprudentie blijkt dat gemeenten opstapplaatsen mogen instellen binnen de kilometergrens.*

De gemeente mag een opstapplaats instellen binnen de kilometergrens. De kilometergrens zou voor het instellen van een centrale opstapplaats opgetrokken moeten worden naar 6 kilometer. Zie hiervoor de jurisprudentie onder "achtergrond".

### Kanttekening

*1 De kans op veel weerstand is groot.*

De invoering van een centrale opstapplaats zou een grote verandering in het leerlingenvervoer betekenen. Grote veranderingen roepen doorgaans veel weerstand op. Bovendien is deze maatregel, voor zover bekend, nog niet toegepast door andere gemeenten. Van ouders wordt een flink grotere investering in tijd verwacht. Met name rond het afhalen van de leerlingen bij de opstapplaats omdat ontwikkelingen op de weg een onverwachte invloed kunnen hebben op de aankomst van de leerlingen.

*2 De reistijd zal voor een aantal leerlingen langer zijn*

De reistijd naar de opstapplaats dient meegerekend te worden in de totale reistijd.

Als de reistijd naar de opstapplaats meegeteld wordt is er voor een aantal leerlingen mogelijk sprake van verlenging van de reistijd. Zij zullen doorgaans wel korter in het vervoer zitten.

*3 De invoering van een dergelijke maatregel kost tijd.*

Er dient zorgvuldig onderzocht te worden of er een plek beschikbaar is die veilig is, waar busjes kunnen wachten en ouders kunnen parkeren zonder dat de veiligheid in gevaar komt.

### Achtergrond

*Bron: toelichting op de modelverordening 2008 VNG*

In de uitspraak van 26 februari 1992 (nr. R03.89.0419/83-107) heeft de afdeling Rechtspraak van de Raad van State inzake centrale opstapplaatsen het volgende gesteld. In het onderhavige geval bedroeg de loopafstand tussen huis en de opstapplaats niet meer dan dertig minuten (1.200 meter).

Naar het oordeel van de afdeling is deze reistijd, die overigens nog bekort kan worden wanneer de afstand van de ouderlijke woning naar de bushalte met de fiets wordt afgelegd, alleszins redelijk te noemen. Gelet op de leeftijd van de leerling (vijf jaar) mag worden verwacht dat de ouders hun kind vergezellen naar de bushalte. Dat ouders zelf voor deze begeleiding moeten zorg dragen, acht de afdeling een reëel uitgangspunt. De afstand tot aan de bushalte wijkt immers niet af van die welke vele van de in X woonachtige leerlingen moeten afleggen, aan wie al in verband met het feit dat zij op minder dan vier kilometer afstand van de school wonen geen vervoerskostenbekostiging, noch een vervoervoorziening wordt toegekend, aldus de afdeling Rechtspraak.

De afdeling acht het kennelijk redelijk dat de gemeente opstapplaatsen opstelt vanaf waar de leerling van het vervoer gebruik kan maken. De afdeling vindt de reistijd, die in dit geval niet meer dan dertig minuten bedraagt, alleszins redelijk. Hiermee is echter nog niet aangegeven wanneer de afdeling de reistijd niet meer redelijk acht. Wanneer gekozen wordt voor het aanwijzen van opstapplaatsen, dan is het van belang dat de gemeente daarbij let op de af te leggen afstand van huis naar de opstapplaats. Hierbij kan in ieder geval gedacht worden aan bestaande halteplaatsen binnen een loopafstand van dertig minuten, waar een beschutte halteplaats aanwezig is (mede in verband met de weersomstandigheden). Het feit alleen dat de halte aan een drukke verkeersweg ligt en dus niet veilig genoeg zou zijn voor een leerling, is niet voldoende om af te zien van het aanwijzen van opstapplaatsen. Van ouders mag in dergelijke gevallen verwacht worden dat zij hun kinderen begeleiden tot ten minste het moment dat hun kinderen in het voertuig zijn gestapt.

De afdeling Rechtspraak van de Raad van State stelt in haar uitspraak van 24 augustus 1992 (nr. R03.90.1504/83-105) dat, indien de route onveilig zou zijn, van de ouders verwacht mag worden dat zij hun kind vergezellen naar de bushalte. Dat de ouders zelf voor deze beperkte begeleiding moeten zorg dragen kan in alle redelijkheid van hen worden gevergd, gelet op het feit dat ook ouders van wie de kinderen een school bezoeken die op een kortere afstand van hun woning is gelegen dan de in de verordening genoemde vier kilometer, zo nodig voor begeleiding zullen moeten zorg dragen, aldus de afdeling Rechtspraak.

In de uitspraak van de afdeling Rechtspraak van 11 augustus 1989 is gesteld: 'Niet aannemelijk is dat het ontbreken van de mogelijkheid om bekostiging te krijgen voor reiskosten bij een reisafstand tot zes kilometer, de ouders wezenlijk belemmert in de vrijheid om voor hun kinderen een school van de door hen gewenste richting te kiezen'.

Deze uitspraak is aanmerking genomen en gezien het feit dat de gemeente volgens de afdeling Rechtspraak opstapplaatsen mag aanwijzen zou het wellicht mogelijk zijn ook voor de opstapplaatsen een afstandsgrens van zes kilometer te hanteren, indien de gemeente in artikel 11 een afstandsgrens van zes kilometer hanteert. Ouders van wie de woning op bijvoorbeeld vijf kilometer van de school gelegen is, krijgen immers over die vijf kilometer ook geen bekostiging.

Zij dienen er zelf voor te zorgen dat hun kinderen de school bezoeken. De positie van die ouders is in feite niet anders dan die van de ouders van wie de woning op zes kilometer of meer van de school is gelegen. Het lijkt ons daarom redelijk van beide ouders over ten minste dezelfde afstand hetzelfde te mogen vragen zowel wat betreft de begeleiding als de kosten van het vervoer. Met nadruk wordt erop gewezen dat de afdeling Rechtspraak van de Raad van State nog geen uitspraak heeft gedaan over een afstandsgrens tussen huis en de opstapplaats. Wanneer een verzoek om een tegemoetkoming van de vervoerkosten wordt ingediend, blijft de afstand tussen de woning en de school relevant; het instellen van opstapplaatsen verandert daar niets aan. Dit betekent dat ouders die op bijvoorbeeld negen kilometer van de school wonen, terwijl de gemeente op zes kilometer afstand een opstapplaats heeft ingesteld, recht hebben op bekostiging van het vervoer over de resterende drie kilometer.

Ook blijft het berekenen van de reistijd zoals dat nu geldt onverkort intact; met andere woorden de tijdsduur die gemoeid is met het bereiken van de opstapplaats telt mee als reistijd als bedoeld in artikel 12, onder b, en artikel 16, eerste lid onder b, van de verordening.

### **Reactie van de cliëntenraad**

*Qua 'Achtergrond' valt op dat het om een oude jurisprudentie gaat van bijna twintig jaar geleden.*

*We vragen ons op basis van de Wet Gelijke Behandeling af of het terecht is dat kinderen met een lichamelijke beperking wel van het leerlingenvervoer gebruik kunnen blijven maken en kinderen met andere ernstige beperkingen niet. Kan het onderbouwd worden dat kinderen in rolstoelen wel opgehaald worden en de andere kinderen zelf naar de centrale opstapplaats moeten lopen?*

*Een half uur lopen is veel te ver voor een kind met een beperking en geeft per dag een uur verlenging van de reistijd. Voor ouders betekent het bij meelopen een tijdsinvestering van twee uur per dag. Reizen alle ouders met de auto naar de opstapplaats, dan leidt dit tot extra filevorming. Waar laat je bovendien al die auto's? Wat wordt dan de opstapplaats?*

*Conclusie:*

*De cliëntenraad is het oneens met dit voorstel.*

### **Conclusie**

Dit voorstel betreft een rigoureuze maatregel die een behoorlijke tijdsinvestering vraagt bij invoer. De maatregel zal waarschijnlijk veel weerstand oproepen. Bij een dergelijke maatregel moet zorgvuldig onderzocht worden of deze ook de gewenste besparing oplevert. Dat is feitelijk pas goed mogelijk als de toegang tot het vervoer gebaseerd wordt op een advies van een onafhankelijke instantie.

De maatregel zal voorgelegd worden aan de gemeenteraad maar niet voorzien worden van een positief advies. Eventueel kan de maatregel verder onderzocht worden. Het is niet raadzaam dat eerder te doen dan vanaf september 2012 omdat dan ook de effecten van andere in te voeren maatregelen duidelijk zijn en er een beter inschatting gemaakt kan worden van de besparing die deze maatregel zou kunnen opleveren.

## 2.11 Algemene opmerkingen van de cliëntenraad

Kwalitatief goed leerlingenvervoer betekent een ontlasting van een gezin met een leerling in het vervoer. Slecht vervoer, of het ontbreken van vervoer, betekent een enorme belasting. We houden dan ook vast aan de afgesproken kwaliteitseisen die we in de achterliggende jaren hebben geformuleerd, vooral ook omdat dat, wat ons betreft, de minimale eisen zijn voor goed leerlingenvervoer.

We willen de gemeente graag helpen een realistisch beeld te krijgen van de leerlingen in de doelgroep van het leerlingenvervoer. Een algemene beschrijving is onmogelijk aangezien elk kind z'n eigen mogelijkheden en beperkingen heeft. Wel geldt, voor het overgrote deel van de kinderen in het speciaal onderwijs, dat de problematiek dusdanig is dat het grote invloed heeft op de gezinssituatie. Dit betekent concreet dat broertjes/zusjes aandacht te kort krijgen en ouders beperkt worden in hun mogelijkheden te werken. Want naast de extra dagelijkse zorg en aandacht thuis, gaat veel energie zitten in het regelen van allerlei dingen om school en thuis heen. Denk aan allerlei therapieën (fysiotherapie, logopedie, omgaan met een beperking). Maar ook vrijetijdsbesteding is lastig: veel kinderen hebben niet of nauwelijks vrienden, mede als gevolg van de lange reistijden van en naar school. Voor zwemles of andere sporten moet veelal uitgeweken worden naar een ander dorp/de stad. En er is in Krimpen geen naschoolse opvang beschikbaar voor deze doelgroep. We willen zeker niet zielig doen, maar de draaglast is groot en er zit weinig rek in.

Voor een verantwoorde uitvoering van de voorstellen geldt wat ons betreft altijd dat per kind beoordeeld moet worden of nog sprake is van passend vervoer voor het betreffende kind. Oftewel: maatwerk per kind, want het bezoeken van een bepaalde school zegt nog lang niet alles over de mogelijkheden en beperkingen van een kind om al dan niet zelfstandig naar school te kunnen reizen. Alle kinderen hebben recht op passend onderwijs en passend vervoer daar naartoe. Als passend onderwijs dichtbij huis niet voorhanden is, moeten ouders noodzakelijkerwijs een school verder van huis zoeken die bereid is hun kind toe te laten.

Te overwegen valt om als gemeente schoolbesturen te stimuleren hun onderwijsaanbod in de Krimpenerwaard te verbreden, zodat minder kinderen gedwongen worden buiten de Krimpenerwaard naar school te gaan.

Het huidige leerlingenvervoer beoordelen wij als goed. Dat blijkt uit het feit dat er nauwelijks klachten zijn maar ook uit de hier gepresenteerde voorstellen. De meeste daarvan zijn ver gezocht en dan nog is het maar de vraag of deze maatregelen een bezuiniging gaan opleveren.

Wij menen dat, op basis van goede argumenten, de meeste van de voorgenomen bezuinigingsvoorstellen teruggetrokken kunnen worden (zie onze reactie per voorstel). Met als gevolg dat een bezuinigingspercentage van 20 (!) procent niet haalbaar is.

Dit geldt des te meer omdat de voorstellen elkaar overlappen. Er zijn kinderen die in meerdere voorstellen 'passen' maar dit betekent vanzelfsprekend niet dat per kind ook meerdere besparingen worden behaald. De besparingen zullen dan ook minder groot zijn dan in het overzicht (2.12) staat aangegeven.

## 2.12 Overzicht onderzochte besparingen

Activiteit	Verwachte besparing	Opmerkingen	Reactie Cliëntenraad
1 vernieuwde ritindeling	Ca. € 110.000	Geen, al doorgevoerd	Positief
2 Touringcar naar Barendrecht	Geen, pas vanaf vervoer met 6 busjes	De reistijd wordt erg lang en er is geen besparing te verwachten.	Negatief advies in verband met reistijd en doelgroep
3 Kilometergrens optrekken naar 6 kilometer	Tot € 50.000	Eventueel geleidelijk in te voeren in 3 jaar. Besparing is onder meer afhankelijk van het aantal kinderen waarvoor de verplichting tot vervoer blijft bestaan. Het betreft dan kinderen die niet, ook niet onder begeleiding, met het openbaar vervoer of de fiets kunnen reizen.	Negatief advies in verband met de kwetsbare doelgroep.
4 Schrappen van vervoer naar MKD	Ter voorkoming van kostenstijgingen	Er is nog één kind dat vervoerd wordt, dit kind zal per april 2011 niet meer naar het MKD vervoerd worden. Standaard wordt 1 reis (heen of terug) verzorgd door het MKD.	Positief advies. Contact tussen ouders en MKD is in het belang van het kind.
5 Onafhankelijk advies bij aanvraag aangepast vervoer	Tot ca. € 50.000	Scholen zijn deskundig maar moeten ook een goede relatie met de ouders onderhouden. Het inschakelen van een onafhankelijke deskundige is aan te raden omdat ambtenaren hiervoor niet toegerust zijn.	Overwegend positief advies mits de advisering door deskundigen wordt uitgevoerd en alle vormen van een beperking meewegen in het advies of een leerling wel of niet zelfstandig naar school zou kunnen reizen.
6 Stoppen van vervoer praktijkonderwijs	€ 13.000	Tenzij de beperkingen van de leerlingen zodanig zijn dat zij daardoor in aanmerking komen voor aangepast vervoer.	Negatief; slechts uitsluiting praktijk onderwijs door middel van een medisch advies.
7 Opheffen principe 1 <sup>e</sup> gehaald is 1 <sup>e</sup> thuis	€ 7.000	In het licht van de bezuinigingen kan de gemeente zich niet veroorloven om niet naar de efficiëntie van de routes te kijken. Voor slechts enkele leerlingen wordt hierdoor de reistijd verlengd met 10 minuten per dag.	Negatief advies, tornt aan de kwaliteit van het vervoer.
8 OV maatje	Onduidelijk, eerst moeten kosten gemaakt worden. De kans op besparing lijkt klein.	De (tijds)investering is fors de besparing pas bekend na invoering. Een maatregel die meer gericht is op zelfstandigheidstraining van de leerlingen.	Leuk idee maar twijfels over uitvoerbaarheid en besparing
9 Invoeren eigen bijdrage	Ca. € 2.500	Geringe besparing met mogelijk een preventieve werking	Positief tegenover een bijdrage maar vraagt zich af of ouders wel altijd een keuze hebben als het gaat om een school dichterbij of verder weg.
10 Één centrale opstapplaats	Tot ca. € 100.000 (gebaseerd op huidige vervoer dus zonder de invoering van andere maatregelen)	Een rigoureuze maatregel die verder dient te worden onderzocht indien gewenst.	De cliëntenraad is het oneens met dit voorstel

### 3 Eindconclusie en voorstel aan de raad

*De kosten zijn gestegen en bezuinigingen zijn noodzakelijk.*

De kosten van het leerlingenvervoer zijn de afgelopen jaren fors gestegen. Daarvoor zijn veel verschillende factoren aan te wijzen. De gemeente moet bezuinigen en dus ook op het leerlingenvervoer. Voor het leerlingenvervoer is door middel van het vaststellen van de kadernota 2011 besloten tot een bezuiniging die oploopt op tot € 150.000 in 2013.

De regeling voor het leerlingenvervoer is een open einde regeling; alle gerechtvaardigde aanvragen moeten gehonoreerd worden. Stijgende kosten die direct toe te rekenen zijn aan een verhoging van de leerlingaantallen, wisselende schooltijden en vakanties en uitbreiding van de leslocaties, zullen dus gerekend worden tot onvermijdbare kosten.

*De hoogte van de voorgestelde bezuiniging betekent een forse ingreep waarbij met name gezocht wordt in het beperken van de toegang tot het vervoer om de kwaliteit niet aan te tasten.*

Een bezuiniging van € 150.000 op het budget van het leerlingenvervoer is een flinke ingreep waarbij pijnlijke maatregelen niet vermeden kunnen worden. Omdat de wens is uitgesproken om niet aan de kwaliteit te tornen, zijn besparingen vooral gezocht in het beperken van de toegang tot het vervoer. De toegang tot het vervoer zal, binnen de wettelijke grenzen, beperkt moeten worden tot de leerlingen die het vervoer het hardst nodig hebben.

Als strenger gekeken gaat worden naar de toegang, zal meer afhangen van de beoordeling van de aanvraag. Het gaat dan niet alleen over zaken als de kilometergrens, maar ook over het oordeel of een leerling met het openbaar vervoer kan reizen.

Een beperking van de toegang betekent in feite een versobering van de regeling. Er wordt meer van ouders verwacht in termen van halen en brengen. Dat zal, in een aantal gevallen, zwaar zijn voor ouders, die er immers niet zelf voor hebben gekozen om hun kind naar het SBO of het SO te zenden.

In het onderzoek zijn een tiental maatregelen onder de loep gehouden. Behoudens een paar uitzonderingen, zullen ze allemaal ingevoerd moeten worden om de beoogde bezuiniging te bereiken. Hierbij dient een kanttekening gemaakt te worden; de hoogte van de besparingen is geschat, dat is niet anders mogelijk. Het betekent dat bezuinigingen zowel hoger als lager kunnen uitvallen. De hoogte van de besparingen is met name afhankelijk van het aantal leerlingen dat, op grond van hun beperking, blijvend recht heeft op aangepast vervoer naar school. Een dergelijke factor is niet te voorspellen.

*Optrekken kilometergrens en invoeren onafhankelijke advisering lijkt onvermijdelijk*

Gezien de hoogte van het te besparen bedrag, is het optrekken van de kilometergrens en het invoeren van een onafhankelijke advisering, over de toegang tot het aangepast vervoer, het meest voor de hand liggend. Met het optrekken van de kilometergrens wordt meer verantwoordelijkheid gelegd bij de ouders. De onafhankelijke advisering zou moeten waarborgen dat ook werkelijk alleen die leerlingen die het vervoer nodig hebben, vervoerd worden. De beoordeling wordt daarmee niet meer bij de scholen gelegd. Deze scholen hebben er belang bij om een goede relatie met de ouders in stand te houden en de aanname is dat zij daardoor moeilijker een negatief advies zullen geven. Als de toegang tot het vervoer beperkter is gaat er, voor de ouders, meer afhangen van dit advies. De druk op de scholen om een positief advies af te geven omtrent de noodzakelijkheid van vervoer neemt daarmee toe.

De cliëntenraad leerlingenvervoer oordeelt negatief over het optrekken van de kilometergrens naar 6 kilometer en overwegend positief over de inschakeling van een onafhankelijk deskundige voor de advisering ten aanzien van de toegang tot het vervoer.

Veel gemeenten worstelen met eenzelfde bezuinigingsopdracht. De meest voorkomende bezuiniging is het optrekken van de kilometergrens en het invoeren van onafhankelijke advisering als het gaat om de toegang tot het vervoer. Het zijn dan ook de maatregelen waarvan (afgezien van het invoeren van een centrale opstapplaats) het meeste wordt verwacht in termen van bezuiniging.

Wij stellen voor om deze maatregelen ook in Krimpen aan den IJssel in te voeren. Eventueel kan gekozen worden voor een gefaseerde invoer van het optrekken van de kilometergrens naar 6 kilometer voor de huidige leerlingen die gebruik maken van het vervoer. Dat heeft dan wel als consequentie dat de beoogde bezuinigingen een jaar vertraging opleveren.

### *Verlaten van het 1<sup>e</sup>-gehaald-is-1<sup>e</sup>-thuisgebracht principe*

Het verlaten van het principe dat het kind dat het eerste wordt opgehaald ook het eerste wordt thuis gebracht, wordt door de cliëntenraad gezien als een belangrijk verworven recht dat onderdeel uit maakt van de kwaliteit van het leerlingenvervoer. Het onderzoek wijst uit dat slechts enkele leerlingen getroffen zullen worden door een verandering van dit principe. Voor de meeste kinderen geldt dat de reistijd gelijk blijft of zelfs korter wordt. Voor een beperkte groep zal de reistijd verlengd worden met 10 minuten per dag. Het verlaten van dit principe betekent dat efficiënter gereden kan worden. De kosten voor een reistijdbesparing van 10 minuten voor enkele leerlingen zijn vrij hoog. Daarnaast is het een gegeven dat de reistijd voor de leerlingen die verder van de Algerbrug wonen nu eenmaal langer zijn.

### *Eigen bijdrage bij vervoer naar een school op meer dan 20 km afstand*

In de lijst van onderzochte besparingsmogelijkheden staat de mogelijkheid opgenomen om een eigen bijdrage in te voeren voor het vervoer naar scholen die verder weg gelegen zijn dan 20 kilometer. Het levert momenteel weinig op maar zou grote uitgaven in de toekomst kunnen voorkomen. Eventueel kan de gemeenteraad besluiten het college de opdracht te geven om de inkomensgrenzen aan te passen.

### *Minder zware maatregelen: Stoppen met het vervoer naar het medisch kinderdagverblijf (MKD) en het praktijkonderwijs*

De gemeente Krimpen aan den IJssel kent daarnaast nog een paar specifieke zaken die in de verordening anders zijn geregeld: het vervoer naar het MKD en het vervoer van en naar het praktijkonderwijs. Beiden vormen van vervoer zijn niet wettelijk verplicht en kunnen in de toekomst mogelijk leiden tot hoge kosten.

Wij stellen voor deze beide uitzonderingen te laten vallen. In het geval van vervoer naar het MKD omdat het tevens goed is dat ouders contact hebben met het MKD. Bovendien is de belasting voor ouders beperkt omdat één reis per dag van een kind (de heen- óf de terugreis) verzorgd wordt door het MKD.

Het vervoer naar het praktijkonderwijs willen wij limiteren tot leerlingen die dit vervoer vanwege een beperking nodig hebben. Daarvoor hoeft deze vorm van vervoer niet apart opgenomen te worden in de verordening.

De cliëntenraad leerlingenvervoer is het eens met het stopzetten van het vervoer naar het MKD. De cliëntenraad heeft haar bedenkingen bij het stopzetten van het vervoer naar het praktijkonderwijs vanwege de doelgroep van het praktijkonderwijs en vindt dat het vervoer voor leerlingen met een beperking in stand gehouden moet worden.

Beide maatregelen leveren op dit moment een beperkte besparing op maar voorkomen dat kosten stijgen in de toekomst.

### *(Nog) niet invoeren; een touringcar naar Barendrecht levert geen besparing op, er wordt ook geen besparing verwacht van het OV-maatje-project en een centrale opstapplaats vergt nader onderzoek.*

De invoering van een touringcar naar Barendrecht levert geen besparing op. Dat gegeven is genoeg om deze maatregel niet in te voeren. Er worden geen veranderingen verwacht waardoor de maatregel binnen afzienbare tijd een besparing oplevert.

Het OV-maatje-project is een interessant project gericht op het trainen van de leerlingen om zelfstandig te reizen met het openbaar vervoer. Het project vergt een grote investering qua tijd en organisatie van de gemeente als het gaat om het opzetten en het werven en begeleiden van vrijwilligers die meereizen met de leerlingen. De besparing is onzeker. Daarom wordt voorgesteld deze maatregel niet in te voeren in het kader van de bezuinigingen. De cliëntenraad zit op dezelfde lijn.

De invoering van een centrale opstapplaats zou mogelijk een grote besparing opleveren. Het is echter wel de meest rigoureuze maatregel die onderzocht is, met de grootste impact, en waarbij daarom verwacht wordt dat de weerstand van ouders groot is.

De maatregel raakt dan ook vrijwel alle leerlingen in het vervoer. Voor het invoeren van een dergelijke maatregel verdient het aanbeveling om de te verwachten besparing grondig te onderbouwen en dient er een centrale, veilige, en beschutte opstapplaats gevonden te worden. Dit vergt onderzoek, een dergelijk onderzoek duurt een aantal maanden.

Indien nader onderzoek gewenst is, is het raadzaam daarmee niet te starten voordat de effecten van andere maatregelen duidelijk zijn, dus vanaf september 2012. Het lijkt op dit moment niet verstandig

een dergelijke maatregel door te voeren. De raad zal wel de mogelijkheid krijgen om te vragen om een dergelijk onderzoek.

*Gevolgen voor de verordening*

Een aantal van de bovengenoemde maatregelen hebben consequenties voor de verordening. De nieuwe verordening moet gelijktijdig met de in te voeren bezuinigingen vastgesteld worden zodat de nieuwe aanvragen in het kader van het leerlingenvervoer daaraan getoetst kunnen worden. Bij het raadsvoorstel zal een verordening gevoegd worden. De vast te stellen verordening is dan afhankelijk van de beslissing van de raad.

## Bijlage I Schooltypen

### Het speciaal onderwijs (SO)

Het speciaal onderwijs is in Nederland de benoeming voor onderwijs aan kinderen die vanwege leer- of gedragsproblemen, vanwege lichamelijke, zintuiglijke of verstandelijke handicaps of door gedragsstoornissen extra zorg op school nodig hebben. Vroeger (tot 1985) werd het speciaal onderwijs in Nederland 'buitengewoon lager onderwijs' genoemd, afgekort blo. De volksmond maakte daar vaak 'Bijzonder Onderwijs' van, maar dat is een heel ander begrip dat met de richting van het onderwijs (onderscheiding van openbaar) te maken heeft. Onder de blo-scholen vielen vele vormen van onderwijs, tot en met het onderwijs voor schipperskinderen (die vanwege hun leven aan boord aangepaste schooltijden hadden).

Voor leerlingen die lichamelijk, zintuiglijk of verstandelijk gehandicapt zijn, is er het zogeheten speciaal onderwijs. Deze scholen zijn er in vier categorieën (clusters):

- *Cluster 1:* visueel gehandicapte kinderen of meervoudig gehandicapte kinderen met een visuele handicap.
- *Cluster 2:* dove of slechthorende kinderen, kinderen met ernstige spraakmoeilijkheden of meervoudig gehandicapte kinderen die één van deze handicaps hebben.
- *Cluster 3:* lichamelijk gehandicapte kinderen, zeer moeilijk lerende kinderen (ZMLK) en langdurig zieke kinderen met een lichamelijke handicap, of meervoudig gehandicapte kinderen die één van deze handicaps hebben
- *Cluster 4:* zeer moeilijk opvoedbare kinderen, Z.M.O.K., langdurig zieke kinderen anders dan met een lichamelijke handicap en kinderen in scholen met een pedologisch instituut .

Voor deze kinderen is er ook voortgezet speciaal onderwijs. Dit kan gevolgd worden tot de leeftijd van 20. Er wordt weinig gebruik gemaakt van toetsen. Het onderwijs is dan ook niet gericht op een examen, waarbij de kinderen een diploma kunnen halen. De meeste leerlingen op het VSO gaan diplomaloos naar het middelbaar beroepsonderwijs, met name niveau 1 en 2. Verschillende scholen binnen cluster 4 gaan de samenwerking aan met regulier Voortgezet Onderwijs scholen zodat leerlingen een diploma kunnen halen.

Deze lage vervolgopleiding is voor vele kinderen op het voortgezet speciaal onderwijs eigenlijk te laag, want kinderen met gedragsstoornissen kunnen toch een hoge intelligentie hebben.

### Indicatiestelling SO

Een leerling die vanwege zijn beperking in aanmerking wil komen voor speciaal onderwijs heeft daarvoor een indicatie nodig. Een indicatie wordt afgegeven door een onafhankelijke Commissie voor de Indicatiestelling (CvI), die is verbonden aan een regionaal expertisecentrum (REC). Wanneer deze commissie de noodzaak voor het kind vaststelt, is het aan de ouders/verzorgers om te kiezen op welke reguliere of speciale school zij hun kind onderwijs willen laten volgen. Het bestuur van de school beslist uiteindelijk over de toelating. Als een indicatie voor speciaal onderwijs is verleend geldt die indicatie ook als toekenning van een rugzakje.

'Speciaal onderwijs' op reguliere scholen

Ook in het regulier onderwijs kan men in aanmerking komen voor ondersteuning in het onderwijs.

De REC' s hebben een wettelijke taak op het gebied van het in stand houden van een CvI. Ook dienen ze de ouders te ondersteunen in het proces van indicatiestelling en het zoeken naar passend onderwijs. Daarnaast coördineren ze de inzet van ambulante begeleiding ten behoeve van leerlingen met een 'rugzak' in het reguliere onderwijs.

### Speciaal Basisonderwijs (SBO)

Een aparte categorie in het Nederlands onderwijs vormt het speciaal basisonderwijs. Wettelijk gezien is dit geen speciaal onderwijs maar regulier onderwijs. Tot 1998 stond deze vorm van onderwijs bekend als scholen voor kinderen met leer- en gedragsproblemen, onderverdeeld in:

- Kinderen met leer- en opvoedingsmoeilijkheden (LOM-onderwijs)
- Moeilijk Lerende Kinderen (MLK-onderwijs)
- In hun ontwikkeling bedreigde kleuters (IOBK)

Tegenwoordig wordt er niet meer gesproken over de bovenstaande indeling. In het algemeen wordt gezegd, dat kinderen met een betrekkelijk laag of laag intelligentieniveau en kinderen die een

leerachterstand hebben, naar het speciaal basis onderwijs gaan. Deze groepen kinderen vallen hiermee onder de Wet op het Primair Onderwijs (WPO), die de regelgeving voor regulier en speciaal basisonderwijs behandelt.

Kinderen op deze sbo-scholen dienen na het verlaten van deze school dezelfde basiskennis behaald te hebben als kinderen die op een gewone basisschool gezeten hebben, maar ze mogen daar wel langer over doen, tot 14 jaar.

Het speciaal basisonderwijs valt niet onder de wet 'speciaal onderwijs', maar is in feite speciaal onderwijs voor kinderen die het op een reguliere basisschool niet redden. Het leerrendement blijft achter en vaak gaat dat gepaard met een sterk verminderd welbevinden.

### **De Permanente Commissie Leerlingenzorg (PCL)**

Ouders kunnen bij de Permanente Commissie Leerlingenzorg (PCL) een beschikking aanvragen voor het SBO. Ouders en school leveren gegevens aan (een onderwijskundig rapport, didactische resultaten, capaciteitenonderzoek) op grond waarvan de PCL al of niet een beschikking geeft. Alleen met een beschikking kunnen ouders hun kind aanmelden bij een SBO. De betreffende SBO-school bepaalt of en wanneer geplaatst wordt. Wil een ouder plaatsing realiseren bij een SBO van buiten het eigen samenwerkingsverband, dan is opnieuw een beschikking van die PCL vereist.

### **Bijzonder Onderwijs**

Het bijzonder onderwijs is een onderwijsorganisatievorm in Nederland die door anderen dan de overheid bestuurd wordt. Vaak is dit een stichting of een vereniging.

Particulieren, maar ook kerkelijke instanties, beginnen veelal een stichting of vereniging voor bijzonder onderwijs om een bepaalde levensbeschouwelijke, bijvoorbeeld godsdienstige, maatschappelijke of onderwijskundige, visie te kunnen vormgeven. Het bijzonder onderwijs kan dus onderverdeeld worden in confessioneel bijzonder onderwijs en algemeen bijzonder onderwijs. Van ouders wordt verwacht dat zij de visie en uitgangspunten van de school (de grondslag) onderschrijven. Sommige bijzondere scholen vinden het voldoende als de ouders de grondslag respecteren.

## **Bijlage II Wettteksten**

### **WPO**

#### **Artikel 4. Kosten van leerlingenvervoer**

1. Ten behoeve van het schoolbezoek verstrekken burgemeester en wethouders aan ouders van in de gemeente verblijvende leerlingen op aanvraag bekostiging van de door burgemeester en wethouders noodzakelijk te achten vervoerskosten. De gemeenteraad stelt daartoe een nadere regeling vast, met inachtneming van het bepaalde in de volgende leden.
2. De regeling maakt geen onderscheid tussen openbaar en bijzonder onderwijs.
3. De regeling eerbiedigt de op godsdienst of levensbeschouwing van de ouders berustende keuze van een school.
4. De regeling voorziet erin dat het vervoer kan plaatsvinden op een wijze die voor de leerling passend is.
5. De regeling bepaalt dat de kosten worden vergoed van vervoer over de afstand tussen de woning van de leerling en
  - a. de dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke basisschool of, indien een leerling op het onderwijs van een speciale school voor basisonderwijs is aangewezen, de dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke speciale school voor basisonderwijs,
  - b. een andere basisschool of speciale school voor basisonderwijs, indien het vervoer naar die school voor de gemeente minder kosten met zich mee zou brengen dan het vervoer naar de basisschool onderscheidenlijk speciale school voor basisonderwijs, bedoeld onder a, en de ouders met het vervoer naar die andere school instemmen,
  - c. de dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke speciale school voor basisonderwijs in het samenwerkingsverband van de basisschool waarvan de leerling afkomstig is, indien de ouders met het vervoer naar die speciale school voor basisonderwijs instemmen, of
  - d. een andere speciale school voor basisonderwijs in het onder c bedoelde samenwerkingsverband, indien het vervoer naar die school voor de gemeente minder kosten met zich zou brengen dan het vervoer naar de speciale school voor basisonderwijs, bedoeld onder c, en de ouders met het vervoer naar die andere school instemmen.
6. Bij de toepassing van het vijfde lid worden de afstanden gemeten langs de kortste voor de leerling voldoende begaanbare en veilige weg en wordt de keuze van de ouders, bedoeld in het derde lid, in acht genomen.
7. De regeling kan ten aanzien van ouders wier inkomen tezamen meer bedraagt dan € 17 700 bepalen dat slechts bekostiging wordt verstrekt voor zover de kosten van vervoer de kosten van het openbaar vervoer over de door de gemeenteraad op grond van het achtste lid vastgestelde afstand te boven gaan, welke afstand ten hoogste 6 kilometer bedraagt. Bij de berekening van het inkomen wordt uitgegaan van het inkomen in het tweede kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar waarin het schooljaar waarvoor bekostiging wordt gevraagd, begint. De kosten van het openbaar vervoer, bedoeld in de eerste volzin, betreffen de kosten van openbaar vervoer die op grond van de zone-indeling in de regeling die is gebaseerd op artikel 27, eerste lid, van de Wet personenvervoer, voor de afstand redelijkerwijs zouden worden gemaakt, ongeacht de aanwezigheid van openbaar vervoer of het daadwerkelijk gebruik ervan. Ingeval toepassing wordt gegeven aan het tiende lid voorziet de regeling in een overeenkomstig de derde volzin berekende financiële bijdrage van de ouders. Het bedrag, bedoeld in de eerste volzin, wordt met ingang van 1 januari 1999 jaarlijks aangepast aan de wijziging die het indexcijfer van de regelingslonen van volwassen werknemers heeft ondergaan ten opzichte van het voorafgaande jaar, en afgerond op een veelvoud van € 450. Het aangepaste bedrag treedt in de plaats van het in de eerste volzin bedoelde bedrag.
8. De regeling kan bepalen dat geen aanspraak op bekostiging bestaat op grond van de afstand tussen de voor de leerling toegankelijke school en de woning van de leerling, gemeten langs de kortste, voor de leerling voldoende begaanbare en veilige weg.
9. De regeling kan bepalen dat voor een leerling die ouder is dan een bepaalde leeftijd, de aanspraak op bekostiging wordt beperkt tot de kosten van openbaar vervoer, dan wel, indien zulks in redelijkheid kan worden verlangd, een goedkopere wijze van vervoer. In dat geval dient de regeling erin te voorzien, dat uitvoering wordt gegeven aan het bepaalde in het

vierde lid voor die leerlingen voor wie openbaar vervoer ontbreekt en de in de vorige volzin bedoelde goedkopere wijze van vervoer in redelijkheid niet kan worden verlangd.

10. De regeling kan bepalen dat de gemeente, in plaats van bekostiging in geld te geven, het vervoer verzorgt of doet verzorgen.

11. De regeling kan voor leerlingen voor wie de afstand bedoeld in het vijfde lid, meer bedraagt dan 20 kilometer, bepalen dat de hoogte van de bekostiging afhankelijk is van de financiële draagkracht van de ouders, of dat het vervoer dat de gemeente verzorgt of doet verzorgen geschiedt tegen een van de financiële draagkracht van de ouders afhankelijke bijdrage tot ten hoogste het bedrag van de kosten van het vervoer van de desbetreffende leerling. In dat geval bevat de regeling tevens voorschriften omtrent de bepaling van de financiële draagkracht van de ouders. De eerste volzin is niet van toepassing voor een leerling van een speciale school voor basisonderwijs voor wie geldt dat de afstand tot de dichtstbijzijnde openbare of bijzondere speciale school voor basisonderwijs meer dan 20 kilometer bedraagt.

12. De regeling kan bepalen dat burgemeester en wethouders in bijzondere gevallen de bevoegdheid hebben ten gunste van de ouders van de inhoud van de regeling af te wijken.

13. Het zevende tot en met negende lid en het elfde lid zijn niet van toepassing op leerlingen die wegens hun lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, dan wel vanwege een zodanige handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kunnen maken.

## **WVO**

### **Artikel 4. Kosten van leerlingenvervoer**

1. Ten behoeve van het schoolbezoek verstrekken burgemeester en wethouders aan ouders, voogden of verzorgers van in de gemeente verblijvende leerlingen die wegens hun lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, dan wel vanwege een zodanige handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kunnen maken, op aanvraag bekostiging van de door burgemeester en wethouders noodzakelijk te achten vervoerskosten. Indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, wordt de bekostiging op aanvraag verstrekt aan de leerling. De gemeenteraad stelt daartoe een nadere regeling vast, met inachtneming van het bepaalde in de volgende leden.

2. De regeling maakt geen onderscheid tussen openbaar en bijzonder onderwijs.

3. De regeling eerbiedigt de op godsdienst of levensbeschouwing van de ouders, voogden of verzorgers, dan wel, indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, van de leerling berustende keuze van een school.

4. De regeling voorziet erin dat het vervoer kan plaatsvinden op een wijze die voor de leerling passend is. De regeling bepaalt op welke wijze burgemeester en wethouders terzake advies van deskundigen inwinnen.

5. De regeling bepaalt dat de kosten worden vergoed van vervoer over de afstand tussen de woning van de leerling en de dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke school, met inachtneming van de keuze van de ouders, voogden of verzorgers, dan wel, indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, van de leerling, tenzij vervoer met betrekking tot een verder weg gelegen school voor de gemeente minder kosten met zich zou brengen en de ouders, voogden of verzorgers onderscheidenlijk de leerling met het vervoer naar die school instemmen.

6. De regeling kan bepalen dat de gemeente, in plaats van bekostiging in geld te geven, het vervoer verzorgt of doet verzorgen.

7. De regeling kan bepalen dat burgemeester en wethouders in bijzondere gevallen de bevoegdheid hebben ten gunste van de ouders, voogden of verzorgers, dan wel, indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, ten gunste van de leerling van de inhoud van de regeling af te wijken.

## **WEC**

### **Artikel 4. Kosten van leerlingenvervoer**

1. Ten behoeve van het schoolbezoek verstrekken burgemeester en wethouders aan ouders van in de gemeente verblijvende leerlingen, dan wel, indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, aan de leerling op aanvraag bekostiging van de door burgemeester en wethouders noodzakelijk te achten vervoerskosten. De gemeenteraad stelt daartoe een nadere regeling vast, met inachtneming van het bepaalde in de volgende leden.
2. De regeling maakt geen onderscheid tussen openbaar en bijzonder onderwijs.
3. De regeling eerbiedigt de op godsdienst of levensbeschouwing van de ouders, dan wel, indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, van de leerling berustende keuze van een school.
4. De regeling voorziet erin dat het vervoer kan plaatsvinden op een wijze die voor de leerling passend is. De regeling bepaalt op welke wijze burgemeester en wethouders terzake advies van deskundigen inwinnen.
5. De regeling bepaalt dat de kosten worden vergoed van vervoer over de afstand tussen de woning van de leerling en de dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke school, met inachtneming van de keuze van de ouders, dan wel, indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, van de leerling, en gemeten langs de kortste voor de leerling voldoende begaanbare en veilige weg, tenzij vervoer met betrekking tot een verder weg gelegen school voor de gemeente minder kosten met zich zou brengen en de ouders onderscheidenlijk de leerling met het vervoer naar die school instemmen. Indien de ouders dan wel, indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, de leerling, kiezen respectievelijk kiest voor de school die op grond van artikel 28c, negende lid, door de commissie voor de indicatiestelling is geadviseerd, wordt voor de toepassing van dit artikel de geadviseerde school aangemerkt als dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke school. De tweede volzin is van toepassing zolang de leerling zijn woonplaats heeft in het gebied van het regionaal expertisecentrum waaraan de commissie voor de indicatiestelling, die het advies, bedoeld in die volzin, heeft gegeven, is verbonden.
6. De regeling bepaalt in welke gevallen en onder welke voorwaarden burgemeester en wethouders aan in de gemeente wonende ouders van leerlingen die met het oog op het volgen van voor hen passend speciaal onderwijs of voortgezet speciaal onderwijs in een internaat of pleeggezin verblijven, op aanvraag bekostiging verstrekken ten behoeve van de kosten verbonden aan het weekeinde- en vakantievervoer.
7. De regeling kan per schoolsoort, als bedoeld in artikel 2, tweede lid, en onverminderd het bepaalde in het vierde lid voor leerlingen die wegens hun lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, bepalen dat geen aanspraak op bekostiging bestaat op grond van de afstand tussen de voor de leerling toegankelijke school en de woning van de leerling, gemeten langs de kortste voor de leerling voldoende begaanbare en veilige weg.
8. De regeling kan per schoolsoort, als bedoeld in artikel 2, tweede lid, bepalen dat voor een leerling die ouder is dan een bepaalde leeftijd, de aanspraak op bekostiging wordt beperkt tot de kosten van openbaar vervoer, dan wel, indien zulks in redelijkheid kan worden verlangd, een goedkopere wijze van vervoer. In dat geval dient de regeling erin te voorzien, dat uitvoering wordt gegeven aan het bepaalde in het vierde lid voor die leerlingen voor wie openbaar vervoer ontbreekt en de in de vorige volzin bedoelde goedkopere wijze van vervoer in redelijkheid niet kan worden verlangd en voor die leerlingen die wegens hun lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen.
9. De regeling kan bepalen dat de gemeente, in plaats van bekostiging in geld te geven, het vervoer verzorgt of doet verzorgen.
10. De regeling kan bepalen dat burgemeester en wethouders in bijzondere gevallen de bevoegdheid hebben ten gunste van de ouders, dan wel, indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, ten gunste van de leerling van de inhoud van de regeling af te wijken.